
AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
ASES AMERICANOS, 1914-1918
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

ASES AMERICANOS, 1914-1918



Abreviaturas

DFC	Distinguished Flight Cross	Cruz de Aviación Distinguida (condecoración británica)
DSC	Distinguished Service Cross	Cruz de Servicios Distinguidos (condecoración de los EE.UU.)
Esqn.		Escuadrón
Jasta		Escuadrón de Caza alemán en la I GM.
RAF	Royal Air Force	Real Fuerza Aérea (británica)
RCAF	Royal Canadian Air Force	Real Fuerza Aérea Canadiense
RFC	Royal Flying Corps	Real Cuerpo de Aviación (británico)
RNAS	Royal Naval Air Service	Real Servicio Aéreo Naval (británico)
USAAC	US Army Aviation Corps	Cuerpo de Aviación del Ejército de los EE.UU.
USAAF	US Army Air Force	Fuerza Aérea del Ejército de los EE.UU.
USAS	United States Air Service	Servicio Aéreo de los EE.UU.

ASES AMERICANOS, 1914-1918



Ilustración de cubierta
El SPAD XIII pilotado por el Tte. Frank Luke Jr., del 27º Esqn. Aéreo, septiembre de 1918. Luke consiguió la sorprendente cifra de 18 victorias entre el 12 y el 29 de septiembre de 1918, pero poco después fue derribado y cayó al otro lado de las líneas enemigas. Al tratar de atraer la atención con su arma personal fue abatido y muerto por los disparos de los soldados alemanes.

Ilustración de página doble
***Eddie* Reickenbacker, que había sido conductor del General Pershing, se convirtió en el as de los ases americanos tras haber conseguido 28 victorias y fue condecorado, tardíamente, con la Medalla de Honor que se sumaba a su DSC y 9 Hojas de Roble, la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre*. Aquí le vemos posando junto a la rueda del SPAD XIII que pilotaba en el 94º Esqn. Aéreo.**

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *American Aces in the Great War 1914-18*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2001

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en inglés de Norman Franks
Ilustración de portada de Keith Woodcock
Perfiles de aviones de Harry Dempsey
Dibujos a escala de Mark Styling

Impreso en España en mayo de 2001

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-609-2
D.L.:

ÍNDICE

GUERRA Y AVENTURA

Cuando estalló la I Guerra Mundial en agosto de 1914 y Alemania invadió Francia y Bélgica, desde los Estados Unidos de América aquel conflicto parecía muy lejano. El gobierno americano se mantuvo neutral hasta que finalmente entró en guerra el 6 de abril de 1917, siendo la última de las grandes potencias aliadas en hacerlo. A pesar de ello, algunos norteamericanos consideraron que era su deber marchar a Francia a ofrecerse como voluntarios para contribuir a la causa aliada. En su mayoría, estos voluntarios sirvieron en el Servicio Americano de Ambulancias, lo cual era una forma pacífica y humanitaria de ayudar a los franceses.

En 1914-1915 muy pocos americanos habían siquiera visto un aeroplano, mientras que otros muchos sólo habían oído hablar de esos artefactos que volaban en la lejana Europa. No cabe duda de que aquellos hombres que partieron para ayudar a Francia durante los primeros meses de la guerra ni siquiera soñaban con surcar los cielos a bordo de los frágiles aeroplanos de la época. Mientras los Estados Unidos se mantuvieron neutrales, la única forma de que un ciudadano americano pudiese combatir por Francia era alistarse en la Legión Extranjera francesa, o en el Real Cuerpo de Aviación en Canadá, para lo cual consignaban su nacionalidad como canadienses.

A lo largo de la contienda puede decirse que los americanos que sirvieron en la aviación entraban en tres categorías principales: los que se



Elliott White Springs representa el espíritu de los jóvenes "caballeros del aire" americanos. Después de haber sido instruido como cadete de aviación se convirtió en un as con 116 victorias encuadrado en el 85º Esqn. de la RAF y en el 148º Esqn. Aéreo (véase el capítulo cuatro), Después de la guerra escribió una serie de obras de gran éxito sobre aviación, llegó a ser un hombre de negocios multimillonario y sirvió en el Cuerpo de Aviación del ejército de los EE.UU. durante la II Guerra Mundial.



El combate aéreo surgió de la necesidad de frustrar los intentos del enemigo de espiar con sus aviones las posiciones y movimientos de las fuerzas terrestres. En esta imagen vemos al observador Tte. John H. Snyder a bordo de un biplaza Salmson 2A 2 del 91º Esqn. Aéreo (EE.UU.) entregando unas valiosas fotografías aéreas. En sus cinco meses de existencia (de junio a noviembre de 1918) el 91º Esqn. Aéreo perdió 13 aviadores, pero consiguió derribar 21 aviones enemigos. El único as del 91º fue el observador - ametrallador W. T. Badham, a quien le fueron reconocidas cinco victorias aéreas conseguidas junto con sus pilotos (véase el capítulo 6).

alistaron en el Servicio de Aviación francés, los que marcharon a Canadá para alistarse en el Real Cuerpo de Aviación (RFC) o el Real Servicio Aéreo Naval (RNAS) –que en 1918 se unieron para constituir la Real Fuerza Aérea (RAF)– y quienes se alistaron directamente en el Servicio Aéreo de los Estados Unidos (USAS). Una vez que los Estados Unidos entraron en guerra, la mayoría se alistó directamente en el Servicio Aéreo de los Estados Unidos, que al desplegarse en Francia, adoptó la forma francesa de hacer las cosas e, inicialmente, quedó bajo la jurisdicción francesa.

Los americanos adoptaron también para contabilizar las victorias conseguidas el sistema francés, que normalmente era muy estricto en lo que respecta a la confirmación de los aviones enemigos derribados, pero, como los franceses –y también los británicos–, podían compartir las victorias entre un grupo de pilotos si todos ellos habían participado en el derribo. Este sistema era muy diferente del sistema alemán, según el cual sólo se contabilizaba a un piloto la victoria sobre un aparato enemigo, por lo que algunas veces se decidía quién sumaría la victoria a su palmarés lanzando una moneda al aire.

Aunque derribar aeroplanos enemigos era importante, para los pilotos de caza era igual de importante conseguir la superioridad aérea sobre los frentes de combate, para que los aparatos biplaza de reconocimiento y de bombardeo pudiesen hacer su trabajo con las menos restricciones posibles. En consecuencia, aunque la gran mayoría de los pilotos nunca consiguieron alcanzar las enrarecidas alturas de la categoría de "as", combatieron y consiguieron "hacer su trabajo" con éxito.

Procedimientos tácticos

La Gran Guerra tuvo como escenarios muchas partes del mundo, entre las que destacaron Italia, Gallipoli (Turquía), Grecia, Macedonia, Palestina, Rusia y Bulgaria; pero la mayoría de las grandes batallas tuvieron lugar en Francia: el frente occidental. En términos generales el frente occidental podía considerarse dividido en dos partes principales: desde las costas de Bélgica hacia el sur, hasta las proximidades de la ciudad de Amiens, la línea del frente estaba defendida por los ejércitos belga y británico, mientras que la región que comprende desde Amiens hasta los Montes Vosgos estaba bajo la responsabilidad de los franceses. Cada ejército tenía sus brigadas, alas y escuadrones aéreos en los que estaban en-



De izquierda a derecha: *Eddie* Rickenbacker, el as de ases americano con 26 victorias, Doug Campbel (el primer piloto entrenado en los EE.UU. que alcanzó la categoría de as) y Ken Marr (jefe del 94º Esqn. Aéreo) posando delante de un Nieuport 28.

cuadrados hombres de todas las naciones aliadas que combatieron en las diferentes fuerzas aéreas en la tercera dimensión.

Tras las primeras batallas de 1914, se produjo una estabilización de los frentes con la llegada del invierno, durante el cual los alemanes, franceses y británicos se fortificaron, creando una línea de sistemas de trincheras que iba desde las costas del Mar del Norte hasta Suiza. El aeroplano era un elemento nuevo en la guerra del siglo *XX,* pero de pronto adquirió importancia cuando las trincheras hicieron imposible que la caballería llevase a cabo patrullas de reconocimiento para saber qué estaba haciendo el enemigo. El aviador con su máquina voladora, que pronto fue armada con una cámara fotográfica, era el único que podía conseguir los datos de inteligencia que los generales necesitaban.

Y fueron precisamente esos reconocimientos aéreos los que advirtieron a los aliados del desplazamiento hacia el interior del Ejército alemán que ocupaba el flanco extremo derecho del despliegue de forma que envolvería París por el este en lugar de por el oeste según ordenaba el Plan Schlieffen. Los aliados modificaron el despliegue de sus fuerzas en consecuencia y consiguieron detener a los alemanes en la 1ª Batalla del Marne, el primer revés sufrido por alemanes durante la guerra. Estrechamente emparentadas con las misiones de reconocimiento estaban las de observación para la artillería. Los aviones que orbitaban sobre el frente observaban la caída de los disparos de la artillería y les enviaban correcciones: inicialmente lo hacían lanzando mensajes escritos, pero más adelante se utilizó para ello la radio.

Así pues, los combates aéreos surgieron de la necesidad de impedir al bando contrario volar sobre las trincheras para "espiar", y de este modo fue como nació la aviación de caza. Al principio, los pilotos llevaban consigo armas portátiles como fusiles y pistolas, o incluso escopetas de caza, para abrir fuego contra el enemigo, y posteriormente fueron apareciendo poco a poco las ametralladoras. Los aviones también empezaron a utilizarse para bombardear las baterías de artillería enemigas y otros objetivos. Con todo esto, los pilotos se hicieron un hueco en el folclore popular. Estos nuevos "caballeros del aire", un término acuñado por la prensa, tenían una cierta mística y estaban rodeados por una suerte de aureola y se convirtieron en una especie de mortíferos ídolos populares.

LA LUCHA POR LA SUPERIORIDAD AÉREA

Los americanos que lucharon al lado de los franceses y los británicos volaron en diversos tipos de aviones pertenecientes al Servicio Aéreo francés y al RFC. Incluso después de que los Estados Unidos entrasen en la guerra, las unidades de caza que llegaron a Francia no trajeron consigo ningún aeroplano y tuvieron que utilizar aparatos fabricados en Europa. Por ello, dos unidades estadounidenses (los Escuadrones Aéreos 17º y 148º) estaban equipadas con Sopwith Camel, mientras que el resto, que actuaban con los franceses, fueron equipadas con los Nieuport 28.

El gobierno norteamericano, que reconocía la falta de preparación de sus fuerzas para la guerra en el aire, adoptó la única opción práctica de cara a sus necesidades inmediatas de contar con una aviación militar y naval, y decidió encargar a los franceses 5.875 aviones y 8.500 motores de aviación (de los cuales al final de la guerra sólo había sido entregada la cuarta parte). Para ahorrar un tiempo que era precioso, los Estados Unidos decidieron también adquirir diseños existentes franceses, británicos e italianos en lugar de asignar esa tarea a su incipiente e inexperta industria aeronáutica.

Pero, a pesar de todo, el gobierno americano desarrolló el motor de aviación Liberty, concebido como un tipo que podía ser fabricado en diversas configuraciones, de las cuales cabe destacar las unidades con motores de 8 y 12 cilindros en V. Desde principios de 1918 el flujo de motores de aviación Liberty fabricados en Norteamérica con destino a los aliados contribuyó de forma importante a compensar el desequilibrio entre las numerosas existencias de células de fuselaje y la grave falta de motores.

La velocidad con que se diseñaban y fabricaban los aviones en la I Guerra Mundial no es que fuese impresionante, era milagrosa. En 1914 la mayoría de los militares consideraban al aeroplano como poco más que una curiosidad con un escaso valor práctico; pero en 1918 se había desarrollado hasta convertirse en un aparato absolutamente práctico en sus diversas formas que tenía poca relación con los frágiles artefactos construidos con "madera y cuerdas" que habían levantado el vuelo en 1914. Cuatro años de guerra habían forzado el paso de la tecnología hasta hacerle avanzar a un ritmo hasta entonces desconocido.

Los mecánicos del Cuerpo de Transmisiones del Ejército de los EE.UU. montan unos Nieuport 17 en Issoudon, Francia, en mayo de 1917. Issoudon se convertiría poco después en la mayor escuela de adiestramiento de vuelo americana en Francia. Cuando se firmó el Armisticio, había en Francia 16 escuelas de pilotos que formaban o reinstruían a unos 2.000 pilotos cada mes.



AMERICANOS EN LAS FILAS FRANCESAS

En 1915 había muchos americanos sirviendo en Francia en diversas unidades, y algunos de ellos se habían interesado por la aviación. Durante los dos primeros años de la guerra, el aeroplano había cautivado la imaginación de muchos jóvenes, especialmente la de aquellos que veían poco futuro entre el barro y la muerte brutal en las trincheras que dibujaban horribles cicatrices a través del paisaje francés desde las costas del Mar del Norte hasta Suiza.

Cuando corrió la voz de que quizás sería posible agrupar a aquellos americanos interesados en luchar contra los enemigos de Francia en el aire, se suscitó naturalmente la cuestión de la neutralidad. La única forma en que los ciudadanos americanos podían luchar por Francia era alistarse en la Legión Extranjera francesa, desde donde quienes quisieran volar y no combatir en las trincheras eran dirigidos hacia el sistema francés de adiestramiento de pilotos.

Resulta interesante, aunque no especialmente útil, señalar que las designaciones "N" y "SPA" de los Escuadrones franceses *(escadrille)*, a pesar de hacer referencia a los tipos de avión Nieuport y SPAD no significaban necesariamente que la *escadrille* pilotase uno de estos modelos de avión. Era frecuente que las *escadrilles* estuviesen equipadas con ambos aviones, y además, el cuartel general tardaba algún tiempo en cambiar la designación de N a SPA cuando una unidad era reequipada.

LA *ESCADRILLE LAFAYETTE*

La historia del Esqn. Lafayette, cuya denominación oficial era la de *Escadrille* N 124, se ha convertido en leyenda. Había suficientes aviadores americanos deseosos de combatir al lado de los franceses para formar un Esqn. completo, así que dirigidos por el creador del Esqn., el abogado Norman Prince, se agruparon y el 16 de abril de 1916 formaron la *Escadrille Américaine*. El nombre causó cierto revuelo en los círculos diplomáticos alemanes, por lo que al poco tiempo se cambió por el de *Escadrille Lafayette* (en honor al célebre general francés que ayudó a los revolucionarios americanos en su guerra de independencia). El Esqn., dirigido por un jefe francés y por jefes de escuadrilla franceses, se trasladó al frente en abril de 1915, donde permaneció en activo hasta su disolución en febrero de 1918 para convertirse en el 103° Esqn. Aéreo norteamericano. Sus pilotos franceses y americanos participaron en numerosos combates durante 1916-1917 llegando a conseguir más de 40 victorias. Muchos de aquellos pilotos americanos alcanzaron un gran prestigio, y sus nombres pasaron a la historia y a la leyenda. Sin embargo, la unidad sólo produjo un as del aire: Gervais Raoul Lufbery.

Aunque el padre de Raoul Lufbery era norteamericano, Lufbery había nacido en Francia de madre francesa el 14 de marzo de 1885, así que era de más edad que muchos de sus contemporáneos en el N 124. En 1916 ya tenía a sus espaldas una vida llena de aventuras. Después de haberse

El as más sobresaliente de la *Escadrille Lafayette* (N 124) fue Gervais Raoul Lufbery, con 17 victorias. Consiguió su primera victoria el 30 de julio de 1916 y se convirtió en el primer as americano de la unidad el 12 de octubre al derribar a un biplaza Roland.



escapado del hogar familiar a la edad de 17 años, viajó por Argelia, Túnez, Egipto, Turquía y los Balcanes. En 1906 llegó a los Estados Unidos se alistó en el ejército y prestó servicio en las Filipinas. Después viajó a China, Japón y la India, y vio por primera vez un aeroplano en Cochin, China, en 1910. En 1912 conoció en Calcuta a un piloto francés con el que se puso a trabajar como mecánico. En agosto de 1914, el piloto se presentó voluntario, junto con su aeroplano, para servir en Francia y Lufbery le siguió, alistándose en la Legión Extranjera.

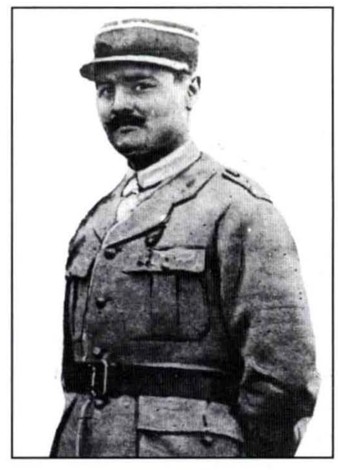
Su piloto no sobrevivió mucho tiempo, y tras su muerte Lufbery entró también en el Servicio Aéreo y se hizo aviador. Durante un tiempo pilotó bombarderos biplaza, pero al crearse el N 124 fue trasladado a esa unidad para unirse a sus mediohermanos americanos pilotando un Nieuport 11. Desde mediados de 1916 y hasta el final de 1917 se convirtió en un formidable piloto de caza, ya que durante ese período se le acreditaron 16 victorias oficiales además de 13 victorias probables, lo cual le valió ascender del empleo de *Sergent* (sargento) al de *Sous-lieutenant* (alférez) y ser condecorado con la *Médaille Militaire*, la *Légion d'Honneur*, y con la *Croix de Guerre* con diez palmas, además de la Medalla Militar británica.

Al igual que muchos de los más importantes ases de Francia, se le consideraba un héroe, y posteriormente, a finales de 1917, con la llegada a Francia del Servicio Aéreo americano, entró como oficial en el USAS y se le encomendó el mando del 94º Esqn. de Caza. Mientras su unidad se preparaba para entrar en combate, el Cte. Lufbery tuvo varios encuentros con aviones enemigos, pero no añadió nuevas victorias a su palmarés. El 19 de mayo de 1918, cuando atacaba a un biplaza alemán, su Nieuport 28 fue alcanzado por las ráfagas disparadas por el observador-ametrallador alemán. Como tantos otros aviadores de la I Guerra Mundial, tuvo que enfrentarse a una muerte horrible y prefirió saltar de su aparato para huir de las llamas, precipitándose al vacío y pereciendo en la caída. Tenía 33 años de edad.

Aunque Lufbery fue el único as del Esqn. Lafayette, otros pilotos de la unidad alcanzarían después la categoría de ases, uno de los cuales era William Thaw. Nacido el 12 de agosto de 1893 en Pittsburg, ya había pilotado aviones antes de la guerra cuando todavía estaba en la Universidad de Yale. Cuando estalló la guerra se alistó en la Legión Extranjera y prestó servicio en la infantería antes de presentarse voluntario como ametrallador en un avión biplaza. Desde ese puesto consiguió hacerse piloto, y su valor le valió el ascenso a oficial. Su oficial en jefe, Georges Thenault, al recibir el mando del nuevo N 124, naturalmente hizo que el americano fuese destinado a la unidad.

En el N 124 Thaw consiguió dos victorias oficiales y al menos dos probables, por lo que también fue condecorado con la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre*, y también fue herido en una ocasión. Thaw también fue transferido al USAS y se hizo cargo del mando del Esqn. cuando se convirtió en el 103º Esqn. Aéreo. Al frente de la unidad consiguió tres victorias más, y añadió la DSC (Distinguished Services Cross) y las Hojas de Roble a las condecoraciones que adornaban su uniforme. Después de la guerra se dedicó a la industria de la aviación en Pittsburg, pero falleció a causa de una neumonía el 22 de abril de 1934.

Otros dos ases abrieron también su cuenta de victorias en el Esqn. Lafayette: Edwin C. Parsons y David Peterson. Mientras estuvieron en-



Bill Thaw consiguió su primera victoria con la *Escadrille Lafayette*, un Fokker Eindecker, el 24 de mayo de 1916, y alcanzó la categoría de as en 1918, cuando la *Escadrille* ya se había convertido en el 103º Esqn. Aéreo del USAS, que también llegaría a mandar.

Ed Parsons con el uniforme del SPA 3 que estaba encuadrado en el Grupo *Cigognes*. Parsons formó también parte de la *Escadrille Lafayette* con la que consiguió una victoria antes de pasar a la unidad de elite SPA 3 en la que permaneció durante el resto de la guerra. Se le acreditaron ocho victorias oficiales confirmadas.





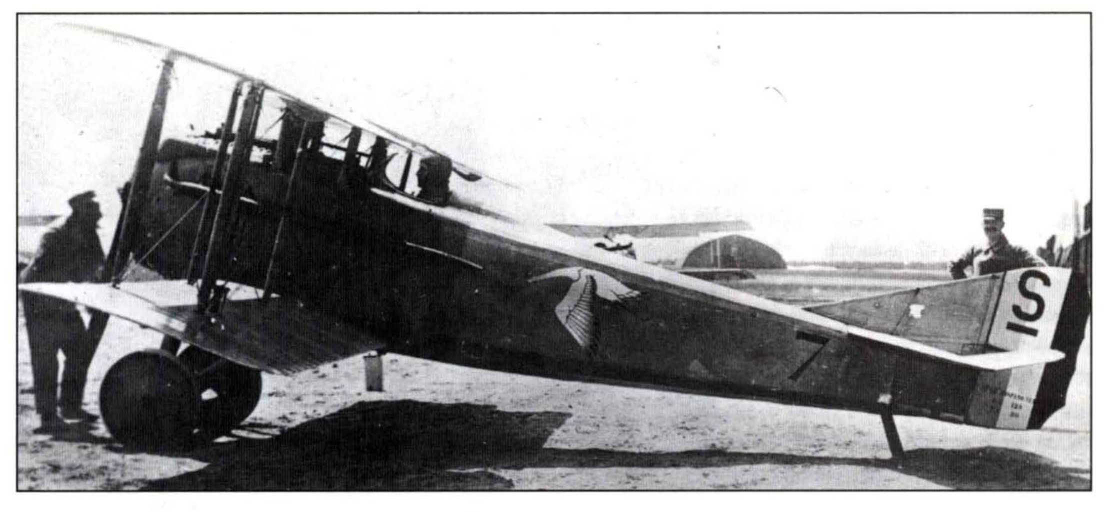
El Nieuport 17, perteneciente a la *Escadrille Lafayette*, de Ed Parsons, después de que Kenneth Marr (que no llegó a alcanzar la categoría de as, pero que fue jefe del 94º) fallase un aterrizaje y acabase en esta posición tan poco digna en el talud de una vía de ferrocarril.

cuadrados en esta unidad consiguieron una victoria reconocida cada uno y terminaron la guerra con ocho y seis victorias respectivamente. Parsons, nacido el 24 de septiembre de 1892, procedía de Holyoke, Massachussets y tenía casi 22 años al empezar la guerra. Entre 1913 y 1915 había servido en el Cuerpo de Aviación del Ejército mejicano, tras haber aprendido a pilotar en Los Ángeles. Llegó a Francia con el Servicio de Ambulancias y posteriormente se presentó voluntario para servir en la aviación, y acabó encuadrado en la *Escadrille Lafayette*. Aunque voló durante muchos meses con esta unidad, su única victoria se produjo en septiembre de 1917. En el invierno de 1917-1918 se le concedió un permiso para regresar a su patria, y con la llegada del nuevo año fue trasladado al SPA 3, la unidad de elite del Servicio Aéreo francés. Durante el verano de 1918 elevó su cuenta de victorias hasta ocho, y entre sus condecoraciones estaban la *Médaille Militaire*, la *Croix de Guerre* con 8 palmas, la Cruz de Guerra belga y otra condecoración belga: la Orden de Leopoldo, además de recibir también la Medalla del Aeroclub de América. Después de la guerra se hizo agente del FBI, trabajó en Hollywood como asesor en la realización de varias películas de aviación y, finalmente, en 1940, alcanzó la graduación de capitán de corbeta de la Marina de los Estados Unidos. Durante la II Guerra Mundial combatió en las islas Salomón y terminó su carrera con el empleo de contralmirante. Falleció el 2 de mayo de 1968 en Florida tras haber recibido, siete años antes la *Légion d'Honneur* francesa.

David McKelvey Peterson había nacido el 2 de julio de 1985 en Pensilvania y se alistó en el Servicio Aéreo francés en octubre de 1916. El verano siguiente estaba ya encuadrado en el N 124. Tras haber conseguido su primera victoria, fue transferido al USAS en el que, con el empleo de capitán, sirvió en el 94º Esqn. Aéreo y consiguió tres victorias más antes de que, en 1918, se le encomendase el mando del 95º Esqn. con el que consiguió aumentar su cuenta de victorias hasta seis. Fue condecorado con la DSC y con las Hojas de Roble, y tras la guerra regresó a los Estados Unidos. Perdió la vida en un accidente aéreo en Daytona, Florida, el 16 de marzo de 1919.

David Peterson reclamó una victoria estando encuadrado en la *Escadrille Lafayette*, tres estando destinado en el 94º Esqn. y dos más con el 95º Esqn. de Caza, con las cuales alcanzó la categoría de as. Aquí está fotografiado delante de un Nieuport 28 del 94º Esqn. de Caza.





Un SPAD S.VII del SPA 3. Cada una de las cuatro *Escadrilles* del *Groupe de Combat* 12 llevaban un emblema diferente que representaba una *cigogne* (cigüeña), de los cuales el más célebre era el del SPA 3. Los *Cigognes* se consideraban a sí mismos la elite de los grupos de combate franceses.

EL CUERPO DE AVIACIÓN LAFAYETTE

Con el transcurso de la guerra, fueron llegando más voluntarios americanos para engrosar las filas del N 124, pero una *escadrille* sólo podía tener un número limitado de pilotos, de modo que, para acomodar a los aviadores excedentes, estos pilotos fueron enviados a las demás unidades francesas. Pero, a pesar de ello, para hacer referencia a todos los voluntarios americanos que combatían al lado de los franceses, se les conocía colectivamente como miembros del Cuerpo de Aviación Lafayette. Muchos de estos hombres, tras haber adquirido experiencia en diversas *escadrilles* francesas, fueron transferidos en 1918 al USAS, pero cierto número de ellos, al igual que Ed Parsons, prefirieron permanecer con los franceses. Uno de estos pilotos fue David Endicott Putnam.

David Putnam, nacido el 10 de diciembre de 1898 en Jamaica Plains, Massachussets, era descendiente del célebre general de la revolución norteamericana Isaac Putnam. Se presentó voluntario para entrar en la aviación cuando todavía no tenía la edad mínima, así que marchó a Francia y se alistó en el Servicio Aéreo francés a la edad de sólo 18 años. Su primera unidad fue el SPA 94 en diciembre de 1917, el mes en que cumplió los 19 años. Putnam consiguió su primera victoria el 19 de enero de 1918 poco después de entrar a formar parte de la *Escadrille* MS 156. Siempre estaba en el centro del combate, y para principios de junio, aunque oficialmente sólo se le habían acreditado cuatro victorias, aquel temerario joven había conseguido ocho victorias más que no habían sido confirmadas porque había derribado a sus presas adentrándose demasiado detrás de las líneas alemanas.

Después Putnam pasó al SPA 38, en el que siguió con su agresiva forma de combatir. El día 5 de junio reclamó cinco victorias pero sólo una de ellas fue confirmada, y el día 14 del mismo mes, él, junto con otro piloto, reclamó tres victorias más que tampoco fueron confirmadas (según el sistema francés de confirmación de victorias, para confirmar el derribo de un aparato enemigo tenía que haber sido presenciado por al menos otros dos pilotos). Hacia el final de junio de 1918 Putnam pasó al USAS y, como jefe accidental del 139º Esqn. de Caza, elevó su cuenta a 13 victorias confirmadas, además de muchas más sin confirmar. Algunos aseguran que llegó a acumular 34 victorias, que, de haber sido confirmadas,

David Putnam fue uno de los voluntarios americanos que fue enviado a otras unidades francesas cuando la *Escadrille Lafayette* no pudo aceptar a más pilotos. Estuvo destinado en escuadrones franceses durante 1917-1918 en los que llegó a conseguir nueve victorias oficiales a las que sumó cuatro más después de haber pasado al 139º Esqn. Aéreo. Su buena suerte acabó el 12 de septiembre de 1918 cuando fue derribado y muerto por el as alemán Georg von Hantelmann.



le habrían situado como el primero entre los ases americanos, pero parece ser que él estaba más interesado en derribar aviones enemigos que en que se le reconociesen sus triunfos.

Los franceses le habían concedido la *Médaille Militaire* y la *Croix de Guerre*, y tras su muerte en combate, le impusieron además la *Légion d'Honneur* a título póstumo. Murió en acción el 12 de 3 septiembre de 1918 al ser derribado por el as alemán Georg von Hantelmann, con lo que el alemán consiguió la 8ª de su total final de 25 victorias. Fue recomendado para que se le concediese la Medalla de Honor, pero sólo se le impuso la DSC en abril de 1919, cinco meses después del final de la guerra y siete meses después de su muerte. En una carta a su madre Putnam había escrito:

"Madre, no hay ninguna duda sobre la vida en el más allá de los hombres que se entregan a una causa como esta. Si ese es mi destino, iré a él con un gesto de satisfacción y una sonrisa".



Frank Baylies fue otro americano que se destacó formando parte del elitista SPA 3 al conseguir 12 victorias en 1918, antes de encontrar la muerte en combate contra los triplanos Fokker de la *Jasta* 19 el 17 de junio.

Otro as del Cuerpo de Aviación Lafayette fue Frank L. Baylies, también procedente de Massachussets –de New Bedford– donde había nacido el 23 de septiembre de 1895. Llegó a convertirse en un experto y hábil piloto de caza, tras ingresar en el Cuerpo de Aviación después de haber pasado por el Servicio de Ambulancias, en el que sirvió en Francia y Salónica. Se ganó la *Croix de Guerre* por haber evacuado heridos bajo el fuego enemigo en marzo de 1917. Un aviador francés le permitió que le acompañase en un vuelo y poco después se presentó voluntario para la aviación y se hizo piloto. Al igual que Parsons, fue destinado al prestigioso SPA 3, en el Grupo de las Cigüeñas y empezó a conseguir victorias en febrero de 1918. En total llegó a derribar 12 aviones alemanes, y aunque al principio rechazó integrarse en el USAS como oficial, al final aceptó el ascenso pero permaneció en la *escadrille* francesa. El 17 de junio, perdió la vida en combate contra los triplanos Fokker de la *Jasta* 19 tras haber sido condecorado con la *Médaille Militaire* y seis palmas y una estrella para su *Croix de Guerre.*

Charles Biddle, un as con siete victorias en su haber, combatió primero al lado de los franceses, después en la *Escadrille Lafayette* y finalmente como jefe del 13º Esqn. Aéreo. También combatió en la II Guerra Mundial ocupando un excitante puesto trabajando clandestinamente en el Servicio de Inteligencia francés.



Charles J. Biddle fue otro americano que voló con los franceses, y también otro hijo de Pensilvania, ya que había nacido en Andalusia el 13 de mayo de 1890 y posteriormente vivió en Filadelfia. Después de terminar sus estudios en la Universidad de Princeton en 1911 a la edad de 21 años, y graduarse en Harvard tres años después, fue admitido en el Colegio de Abogados de Pensilvania. Pero la guerra interrumpió su carrera como letrado, así que se alistó en el Servicio Aéreo francés encuadrándose en el SPA 73 en el célebre Grupo de las Cigüeñas a finales de 1917 (en el que consiguió una victoria). Permaneció con los franceses a pesar de haber sido ascendido a oficial del USAS, pero finalmente, en 1918, pasó al 103º Esqn. Aéreo en el que sirvió hasta ser herido en mayo, pero no sin antes elevar su cuenta de victorias hasta tres. Un mes después regresó al frente como jefe del 13er Esqn. Aéreo, al frente del cual elevó su cuenta a siete victorias antes del final de la guerra, poco antes del cual se había hecho cargo del mando del 4º Grupo de Caza. Fue condecorado con la DSC, el Corazón Púrpura, la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* francesa con tres palmas, además de la orden belga de Leopoldo. Tras una larga vida dedicada a la jurisprudencia falleció en Bucks Country, Pensilvania, el 22 de marzo de 1972.

Thomas G. Cassady procedía de Indiana, aunque había nacido en Iowa el 5 de enero de 1896. Tras acabar sus estudios en la Universidad de



Tom Cassady alcanzó la categoría de as combatiendo al lado de los franceses, y añadió cuatro victorias que elevaron su total a nueve, estando destinado en el 28º Esqn. de Caza. Además de sus condecoraciones francesas, luce la DSC con Hojas de Roble (Bruce Robertson).

Chicago fue a Francia para alistarse en el Servicio de Ambulancias, desde el que pasó a la Legión Extranjera con el fin de ser destinado a la aviación en julio de 1917. Tras ser destinado al 103º Esqn. Aéreo y después al SPA 163, consiguió cinco victorias oficiales y varias sin confirmar antes del mes de agosto, y a continuación fue trasladado al 28º Esqn. Aéreo como jefe de escuadrilla. Al final de la guerra contaba con nueve victorias, la DSC con Hojas de Roble, la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* con tres palmas y una estrella. Después de la guerra se dedicó al mundo de las finanzas en Chicago. Durante la II Guerra Mundial formó parte del Servicio Especial de Operaciones (OSS), operando clandestinamente en la Francia de Vichy, desde donde hizo cuatro viajes como espía a Francia. Después fue capturado por los alemanes cuando ocuparon Vichy en 1942, pero consiguió liberarse y trabajó para la OSS en Argel para ayudar a preparar la invasión en el sur de Francia. Cuando París fue finalmente liberado, se le encomendó el mando de todo el personal de inteligencia destacado allí. Vivió hasta el 9 de julio de 1972, fecha en que falleció de cáncer a la edad de 76 años.

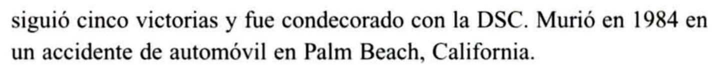
Otro americano natural de Filadelfia era James Alexander Connelly Jr., nacido en 1895. También entró en la aviación francesa a través de la Legión Extranjera y se hizo piloto a finales de 1917. Su primer destino fue en el SPA 157 donde derribó un avión y un globo aerostático, pero después, en junio, fue trasladado al SPA 163. Al final de la guerra su cuenta de victorias ascendía a siete, además de al menos dos sin confirmar –todas ellas conseguidas con los franceses– y recibió la *Médaille Militaire* y la *Croix de Guerre,* así como la DSC de su propio país. Falleció en Nueva York el 2 de febrero de 1944.

James D. Beane procedía de la ciudad de Nueva York donde había nacido el 20 de enero de 1896. Estudió en el Concord High School y después trabajó en Boston antes de alistarse en el Servicio de Ambulancias norteamericano. Una vez en Francia sirvió en el frente de Verdún con los franceses, de julio de 1916 a julio de 1917. Se presentó voluntario para entrar en la aviación francesa, se formó como piloto en la *Escadrille Lafayette*, y después fue destinado al SPA 69 hasta febrero de 1918, cuando entró como oficial en el USAS, pero continuó sirviendo en el SPA 69. En junio fue herido, perdió dos dedos y fue condecorado con la *Croix de Guerre*. Posteriormente pasó al 22º Esqn. Aéreo norteamericano en el que pilotó SPAD a bordo de los cuales derribó seis aviones alemanes antes de perder la vida en combate el 30 de octubre. Se le concedió una DSC a título póstumo.

Charles Gossage Grey, de Chicago, nació el 20 de junio de 1894. Entró a formar parte del Cuerpo de Aviación Lafayette en julio de 1917 y fue destinado al SPA 93 en noviembre, sirviendo en esta unidad hasta marzo del año siguiente. Tras entrar como oficial en el USAS fue destinado el 1 de agosto al 213º Esqn. de Caza como jefe de escuadrilla. Con-

Gorman deFreest Larner se alistó en el Cuerpo de Aviación Lafayette en julio de 1917 y en septiembre ya se había ganado las alas de piloto. Fue destinado al SPA 86 en el que consiguió dos victorias, a las que después de haber pasado al 103º Esqn. norteamericano añadió cinco más. Los dos primeros pasadores que luce en el pecho corresponden a la DSC con Hojas de Roble y la *Croix de Guerre* con dos palmas.





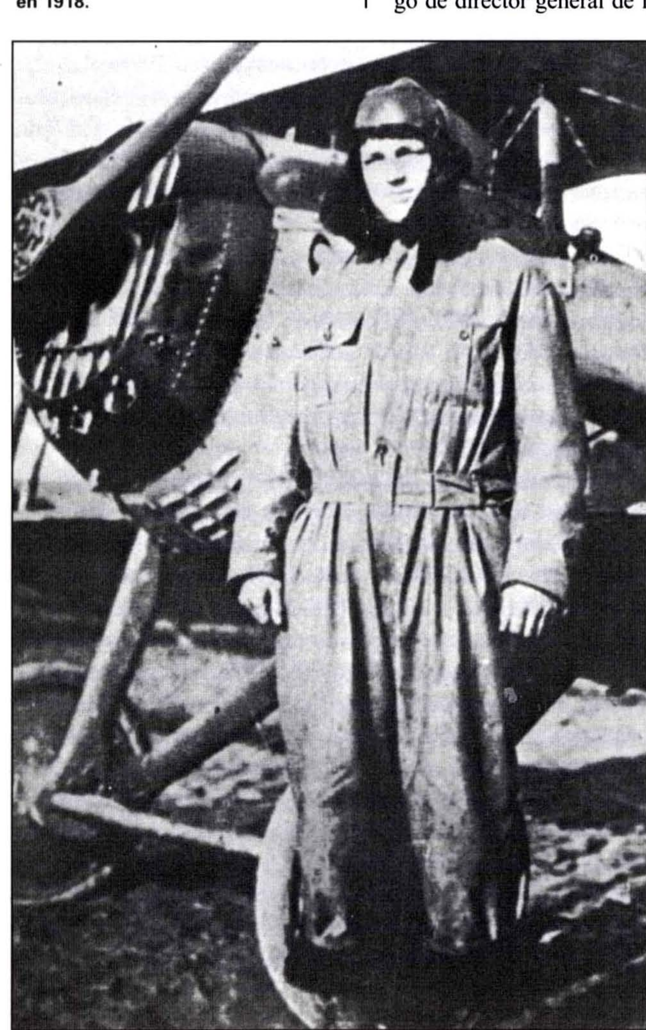
siguió cinco victorias y fue condecorado con la DSC. Murió en 1984 en un accidente de automóvil en Palm Beach, California.

Gorman deFreest Larner procedía de Nueva York, pero había nacido en Washington DC el 5 de julio de 1897. Intentó entrar en el Servicio Aéreo pero se consideró que era demasiado joven y fue rechazado, de modo que viajó a Francia y fue aceptado en el Servicio Aéreo francés en julio de 1917. En diciembre fue destinado al SPA 86 en el que reclamó dos victorias en marzo de 1918. Tras entrar como oficial en el USAS en abril, siguió encuadrado con los franceses hasta el mes de junio, momento en que fue destinado al 103° Esqn. Aéreo como jefe de escuadrilla. Al final de la guerra había elevado su cuenta de victorias hasta siete y había sido condecorado con la DSC con Hojas de Roble y la *Croix de Guerre* francesa con dos palmas. Tras ser ascendido a capitán el 8 de noviembre, Larner sirvió en el Estado Mayor americano durante la Conferencia de Paz de París antes de regresar a su país en septiembre de 1919.

Después de terminar sus estudios en la Universidad de Columbia se dedicó a la banca, pero en la II Guerra Mundial sirvió en la reserva del USAAC con el empleo de coronel. Después de esa contienda llegó a ocupar el cargo de director general de la Asociación Nacional de Aeronáutica y presidente de Robinson Aviation Inc., en Teterboro, Nueva Jersey. Se retiró en 1964 y falleció en Easton, Connecticut, el 20 de mayo de 1984.

William T. Ponder procedía de Mangum, Oklahoma, y se unió al Servicio Aéreo francés en el otoño de 1917. Su primera *escadrille* francesa fue el SPA 67 y después pasó al SPA 163 en mayo de 1918. Con esta unidad reclamó tres victorias, pero después entró como oficial en el USAS y fue trasladado al 103° Esqn. Aéreo en septiembre. Ponder añadió a su total otras tres victorias, con lo que su cuenta se elevó a seis, y con ellas consiguió ser condecorado con la DSC. Falleció a causa de una enfermedad del corazón en Amarillo, Tejas, el 27 de febrero de 1947.

Otro as procedente de Nueva York fue Remington deB Vernam, nacido el 24 de marzo de 1896. Combatió al lado de los franceses en el SPA 96 con el que consiguió una victoria oficial –contra un globo aerostático– el 12 de agosto de 1918. Tras entrar como oficial en el USAS fue destinado al 22° Esqn. Aéreo y añadió cinco victorias más a su cuenta, por lo que fue condecorado con la DSC. El 30 de octubre fue derribado en combate sobre las líneas alemanas. Herido de gravedad, fue abandonado por los alemanes que se retiraban y cuando fue encontrado por unidades de la Cruz Roja su estado era ya crítico y falleció el 1 de diciembre a causa de las heridas sufridas.



William T. Ponder posa delante de un SPAD. Tres victorias conseguidas con los franceses y otras tres más que obtuvo estando destinado en el 103º Esqn. de caza le sirvieron para conseguir la categoría de as en 1918.

AMERICANOS EN LAS FILAS BRITÁNICAS

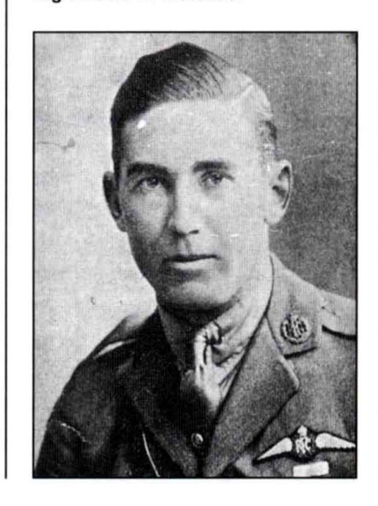
Al tratar de los pilotos de caza americanos que combatieron al lado de los británicos, hay que distinguir dos categorías. En primer lugar, la de aquellos que decidieron luchar por Francia y Gran Bretaña en el aire, antes de que los Estados Unidos entrasen en guerra el 6 de abril de 1917, y en segundo lugar, la de aquellos que, tras haber entrado en el Servicio Aéreo americano después de esa fecha, se formaron como pilotos en los Estados Unidos o con los británicos en Canadá o Inglaterra, y fueron destinados a escuadrones británicos para ganar experiencia. Una vez que hubieron obtenido experiencia en combate real, el plan consistía en destinarles a escuadrones americanos según fuesen llegando a Francia las unidades durante 1918.

Es preciso recordar que cuando los Estados Unidos entraron en guerra, el "Tío Sam" no tenía aviones de combate propios, y casi ninguno de los mandos del incipiente Servicio Aéreo tenía experiencia de combate, lo cual sin duda se reflejaba también en su programa de adiestramiento. Por esta razón, muchos jóvenes que consideraban su deber entrar en el ejército, y que escogieron la aviación como su forma de combatir, se dieron cuenta rápidamente de que sería mucho mejor ser entrenados por instructores experimentados y que se les garantizase poder pilotar un avión que les diese alguna posibilidad de sobrevivir contra unas fuerzas aéreas alemanas igualmente experimentadas. Estos hombres fueron directamente a Canadá o incluso a Gran Bretaña para unirse al RFC o al RNAS.

Naturalmente Gran Bretaña acogió gustosa esta inyección adicional de reclutas para sus servicios aéreos, pero ya antes de producirse esta oleada, otros americanos estaban combatiendo al lado de los británicos antes de abril de 1917. Uno de los más notables, no sólo por su historial en combate, sino también porque fue uno de los primeros americanos que combatieron en el RFC, fue Frederick Libby, nacido en Sterling, Colorado, el 15 de julio de 1891. Este cowboy del oeste tenía 23 años de edad en agosto de 1914 y al estallar la guerra viajó inmediatamente a Canadá para alistarse en el ejército y llegó a Francia en 1915. Después de pasar algunos meses en el infierno de las trincheras, se presentó voluntario para entrar en el RFC cuando se solicitaron hombres para servir como ametralladores aéreos. En realidad, a estos ametralladores aéreos se les conocía como observadores, a causa del hecho de que sólo una parte de su cometido era servir una ametralladora para defender a su avión de los ataques aéreos. Su otro cometido solía consistir en "observar" los movimientos de tropas, trenes y unidades de caballería que operaban en tierra o localizar las posiciones artilleras o de ametralladoras alemanas.

Fred Libby fue destinado al 23° Esqn. del RFC, en el que pilotó un avión de FE 2b del tipo "impulsor". Esto quería decir que el motor estaba en la parte trasera del avión, impulsándolo, en lugar de estar en la parte delantera como los del tipo de "tracción" cuyo motor y hélice tiraban del aparato en el aire. Por lo tanto el puesto de combate de Libby estaba en la cabina

Como muchos observadores, Fred Libby no había sido adiestrado para ser piloto. En 1917 corrigió la situación y participó intensamente en operaciones de combate en cuatro escuadrones del RFC, como observador y como piloto. Voló como observador en el algo primitivo, pero eficaz, FE 2b y pilotó el Sopwith 11/2 Strutter antes de ser destinado al 25º Esqn., donde pilotó el bombardero D.H.4 Airco y terminó la guerra con un notable registro de 14 victorias.



delantera de la góndola, donde el observador tenía un amplio campo de tiro con su ametralladora Lewis, lo cual le colocaba en una posición bastante precaria si tenía que ponerse en pie y disparar con una segunda ametralladora fija a un mástil que servía para disparar sobre el ala superior. A pesar de todo, sobrevivió a los combates del verano de 1916, e incluso consiguió derribar un avión biplaza alemán el 15 de julio, que constituyó su primera victoria. Libby fue trasladado al 11º Esqn., otra unidad equipada con los grandes aviones FE 2, y durante el resto de aquel verano y el otoño, él y sus pilotos dieron cuenta de otros nueve aparatos alemanes, todos ellos reclamados como derribos "fuera de control".

Tal vez en este punto sea interesante recordar la forma en que se calificaban las victorias durante la I Guerra Mundial. Si se veía que un avión enemigo caía envuelto en llamas, o caía hecho pedazos, o se estrellaba, o si se veía al piloto caer del avión o saltar, la victoria se contabilizaba como derribado. Si un avión, después de ser atacado, parecía caer del cielo, normalmente en barrena, pero no se le veía chocar contra el suelo o hacerse pedazos en la caída, se calificaba como "victoria fuera de control" (en la II Guerra Mundial se habría calificado como *probable).* Evidentemente no había ninguna manera de saber si, una vez que había llegado a baja altura o después de haber desaparecido dentro de una nube, el piloto enemigo había enderezado su aparato y regresado a su base, como había ocurrido en muchas ocasiones. Así pues, sólo se podía suponer que se había estrellado. La confirmación por otros pilotos o incluso por observadores terrestres tenía que asegurar con bastante certeza que, con todas las probabilidades a favor, el aparato caído pareciese haber sido derribado por el piloto atacante para que se le acreditase la victoria.

A causa de las características de los combates en la I Guerra Mundial, en la que los británicos casi siempre combatían sobre la parte alemana del frente, la confirmación de los derribos no era siempre fácil, y no todos los aviones atacados caían envueltos en llamas o empezaban a desintegrarse. Así que, para valorar el resultado de un combate, se permitió la calificación de victoria "fuera de control". Por lo tanto, la cuenta de victorias de un piloto o de un observador podía incluir un número de aparatos enemigos derribados oficialmente y otros que se contabilizaban como reclamados "fuera de control". Los franceses, y después los americanos, sólo anotaban en la cuenta de victorias de un piloto aquellos aviones a los que realmente se había visto caer, y en las citaciones sólo se especificaban estos como victorias, y los "probables" sólo se mencionaban de pasada. Algunas veces esos probables habían sido efectivamente destruidos, pero sin que hubiese habido ningún testigo en el aire o desde tierra, no se permitía contabilizar una victoria como derribo confirmado. Muchos pilotos franceses que solían llevar a cabo patrullas de "lobo solitario" tenían normalmente una larga cadena de probables, ya que combatían solos y por lo tanto no tenían a nadie para corroborar sus reclamaciones. Los británicos soslayaron este problema permitiendo que las victorias probables –"fuera de control"– se sumasen a la cuenta de victorias de los pilotos.

Así pues, aunque Fred Libby reclamó nueve victorias mientras estuvo en el 11º Esqn., al parecer todas ellas fueron del tipo "fuera de control", a pesar de que sin duda varios de los aviones enemigos alcanzados se estrellaron efectivamente. Esta circunstancia no reducía su cuenta de victorias, ni la de ningún otro aviador, ya que ese era el sistema utilizado en la



Clive Warman llegó al 23º Esqn. en junio de 1917 para pilotar los SPAD VII y consiguió anotarse sus 12 victorias en menos de dos meses. El 16 de agosto sus armas se encasquillaron durante un combate, así que disparó a sus atacantes con sus bengalas Very y, como último recurso, les lanzó el martillo de madera que llevaba en la cabina, y pudo vivir para contarlo.

I Guerra Mundial y todo el mundo lo comprendía. Por sus servicios en el 11º Esqn. Libby fue condecorado con la Cruz Militar y, como muchos otros observadores, se dio cuenta de que él también era capaz de pilotar un avión, de modo que solicitó ser entrenado oficialmente como piloto, aunque ya había realizado varios vuelos de entrenamiento extraoficiales con sus diferentes pilotos. Tras ser enviado a Inglaterra, terminó con éxito un curso de vuelo y, en marzo de 1917, regresó a Francia como piloto.

Fue destinado al 43º Esqn., equipado con el Sopwith 1 Ω Strutter (que los franceses utilizaban también y que era conocido como el Sopwith biplaza). Este avión era del tipo de "tracción" y en él, el observador iba situado en una posición más convencional en la cabina trasera. Su Esqn. era también una unidad de combate y utilizaba su capacidad de combatir contra los cazas alemanes para llegar a los objetivos que debían bombardear, o para hacer un reconocimiento de una zona determinada. Libby añadió a su cuenta otras dos victorias y después pasó al 25º Esqn. en el que pilotó bombarderos D.H.4. Durante el mes de agosto de 1917, él y sus observadores derribaron dos aviones enemigos más elevando el número total de victorias reclamadas por Libby a 14. También fue el primer americano que alcanzó la categoría de as durante la I Guerra Mundial.

En septiembre de 1917 Libby pasó al USAS con el empleo de capitán y fue enviado a los Estados Unidos en una gira para recaudar fondos, después de la cual fue destinado al 22 Esqn. de Caza en Hicks Field. Pero cayó enfermo aquejado de una dolencia de la circulación y de la espina dorsal que le impidió seguir volando, y de hecho le dejó parcialmente inválido para el resto de su vida. El primer as del aire americano falleció en Los Ángeles el 9 de enero de 1970 cuando contaba 78 años de edad.

En 1917 el 23º Esqn., en el que Libby había pilotado FE 2, había sido reequipado con SPAD VII monoplaza comprados a los franceses. A mediados del verano, Clive Wilson Warman, de Norfolk, Virginia del Oeste, donde había nacido el 30 de junio de 1892, llegó a esta unidad para pilotar los SPAD. Antes de la guerra Clive Warman había sido ingeniero civil, pero se alistó en Canadá en el Regimiento de Infantería Ligera canadiense de la Princesa Patricia, y se embarcó con dirección a Inglaterra en enero de 1915. Ya en Francia fue herido en la Segunda Batalla de Ypres aquel mes de abril, y después de recuperarse de sus heridas fue a Irlanda donde su regimiento fue enviado para sofocar la Rebelión de Pascua al año siguiente.

Aquel verano, de vuelta en Inglaterra, fue transferido al RFC y ascendió al grado de oficial. Tras finalizar su adiestramiento de vuelo, fue seleccionado para convertirse en instructor, de modo que hasta junio de 1917 no consiguió su objetivo de formar parte de un Esqn. de caza, siendo destinado al 23º. A su pericia como piloto se añadía su habilidad como tirador, y en menos de dos meses había conseguido 12 victorias y se había ganado no sólo la Cruz Militar, sino también la Orden de Servicios Distinguidos. Entre sus victorias se contaban dos globos de observación, objetivos que, en la I Guerra Mundial, también se sumaban en la cuenta de victorias de los pilotos. De sus diez victorias contra aviones enemigos, ocho fueron anotadas como derribos confirmados. En uno de sus últimos combates, el 16 de agosto, sus armas se encasquillaron cuando estaba en medio de un combate con tres cazas enemigos. En lugar de huir de la refriega, les disparó las bengalas Very que llevaba consigo, y después, totalmente desesperado, les arrojó el martillo de madera que llevaba en la cabina para desencasquillar



Oliver *Boots* LeBoutillier consiguió sus primeras cuatro victorias pilotando el Sopwith triplano en el 9º Esqn. del RNAS en 1917. Cuando la unidad fue reequipada con Camel elevó su registró hasta 10 victorias durante 1918, tras haberse transformado el 9º Esqn. Naval en 209º Esqn. de la RAF.

las ametralladoras. Cuatro días después fue herido en combate y tuvo que aterrizar, afortunadamente dentro de las líneas aliadas. Estuvo sometido a tratamiento médico hasta mediados de 1918 y después pasó al Ministerio del Aire en Londres, sin poder volver a participar en acciones aéreas. Después de la guerra fue jefe de escuadrilla en el recién creado 1er Esqn. Canadiense, cerca de Edmonton, Alberta, pero el 8 de mayo de 1919 resultó gravemente herido en un accidente aéreo y falleció el 12 de junio.

Otro as que inició su carrera como piloto muy pronto fue Oliver Colin LeBoutillier, conocido como *Boots*. *Boots* era originario de Montclair, Nueva Jersey donde había nacido el 24 de mayo de 1895. En agosto de 1916 marchó al norte, a Canadá, para alistarse en el RNAS. Tras su adiestramiento como piloto marchó a Francia para unirse al 9º Esqn. Naval, pilotando los cazas Triplanos Sopwith. En el verano de 1917 derribó cuatro aviones enemigos que fueron calificados como "fuera de control". Con la llegada del nuevo año, el 9º Naval fue reequipado con el ágil Sopwith Camel, y después, el 1 de abril, su unidad se convirtió en el 209º Esqn. de la RAF al fundirse el RFC y el RNAS para formar la Real Fuerza Aérea.

Su siguiente presa, su quinta victoria y la primera conseguida a bordo del Camel, fue un Albatros biplaza que se estrelló en Beaucourt, durante la primera secuencia de acontecimientos que terminaron con la muerte del máximo as alemán: el Barón Manfred von Richthofen, que entró en combate con el 209º tras el primer encuentro con los aviones biplaza. Al día siguiente *Boots* y otros tres pilotos derribaron otro aparato biplaza, que cayó dentro de las líneas británicas. En mayo reclamó cuatro victorias más, con lo que su cuenta se elevó a diez cuando ya se había convertido en jefe de escuadrilla. Al final de la guerra había acumulado más de 600 horas en su libreta de vuelo, pero por alguna extraña razón no fue condecorado. Tras regresar a los Estados Unidos se dedicó a pilotar aviones que escribían en el aire y posteriormente fue directivo de la corporación americana del gremio. También fue piloto especialista y trabajó para los estudios cinematográficos de Hollywood, y participó en las Carreras Aéreas Nacionales. Cuando Amelia Earhart, la célebre aviadora, empezó a aprender el arte de volar, fue *Boots* quien le dio sus primeras lecciones de vuelo en un avión bimotor. En 1937 era miembro de la Corporación de Aeronáutica Civil y durante la II Guerra Mundial fue el inspector encargado de la aviación de Colorado y Wyoming. Al final de su carrera como piloto había acumulado más de 19.000 horas de vuelo. Se retiró a Las Vegas, donde falleció el 12 de mayo de 1983.

Wilfred Beaver (a la derecha) reclamó 19 victorias en combate pilotando los biplazas F.2B Bristol Fighter en el 20º Esqn. durante 1917-1918





Pilotos y observadores del 22º Esqn., equipado con Bristol Fighter, entregan los contenidos de sus bolsillos al oficial de servicio antes de despegar para una patrulla sobre el frente. Se trataba de una medida de precaución para evitar que el enemigo pudiese obtener información en el caso de que tuviesen que efectuar un aterrizaje forzoso.

EL REAL CUERPO DE AVIACIÓN / REAL FUERZA AÉREA, 1918

La mayoría de los pilotos americanos que combatieron en las filas británicas lo hicieron en las acciones del último año de guerra, y durante éste pilotarían toda la gama de tipos de cazas británicos, no sólo en Francia, sino también en Italia.

Wilfried Beavor, por ejemplo, pilotó los cazas biplaza Bristol F.2B. Había nacido el 10 de mayo de 1897 y vivía en Montreal, Canadá, cuando estalló la guerra. Tras alistarse en el RFC fue destinado al 20º Esqn. a finales de 1917. Llegó a ser jefe de escuadrilla, fue condecorado con la Cruz Militar y, junto con sus varios observadores-ametralladores, reclamó la impresionante cifra de 19 aviones alemanes derribados hasta su última acción de combate en junio de 1918. Falleció el 19 de agosto de 1986 en West Point, Mississippi.

Eugene Seely Coler era natural de Nueva Jersey, donde había nacido el 13 de enero de 1896. Se unió al RFC en Canadá y fue destinado al 11º Esqn. en 1918. Antes de ser herido el 16 de septiembre, él y sus observadores habían dado cuenta de 16 aviones enemigos y Coler fue condecorado con la DFC. Después de la guerra se hizo médico y practicó la medicina en Nueva York. Durante la II Guerra Mundial sirvió en la 8ª Fuerza Aérea (con el empleo de comandante) en el cuerpo de sanidad, y también en Inglaterra a principios de la década de 1950 con el empleo de coronel, pero murió cuando todavía estaba en el Reino Unido en agosto de 1953. También había sido condecorado con la Legión del Mérito y la Estrella de Bronce.

Otros dos destacados ases americanos que pilotaron Bristol fueron dos hermanos de Nueva York, August y Paul Iaccaci. Sorprende el hecho de que ninguno de los dos sea muy conocido, a pesar de que se daba la rara circunstancia de que ambos estaban en el mismo Esqn. británico, el 20º. Ambos consiguieron 17 victorias (entre mayo y septiembre de 1918) y a ambos se les concedió la DFC. August fue nombrado jefe de una de las escuadrillas del 48º Esqn. en septiembre de 1918, pero una pequeña herida en un ojo puso fin a su carrera como piloto antes de que consiguiese aumentar su cuenta de victorias. Paul fue el primero en conseguir una victoria: un Triplano Fokker el 18 de mayo, y August consiguió anotarse su primera victoria contra un Pfalz DIII. Paul vivió hasta agosto 1965, fecha en que falleció en Darien, Connecticut.

Walter K. Simon pilotó también Bristol, pero en Italia, bajo el mando del Cte W. G. Barker, en el 139 Esqn. Todas sus victorias las consiguió durante el mes de julio de 1918, excepto la última que se produjo el 10 de agosto (cinco de ellas las consiguió el 30 julio), en compañía de su observador, Tte. W. W. Smith. Fue condecorado con la DFC británica y posteriormente con la DSC norteamericana.

ASES DEL SE5

El Sopwith Camel junto con el explorador monoplaza SE5 eran los dos principales cazas británicos que combatieron en el frente occidental desde mediados de 1917 hasta el final de la guerra. Normalmente era sólo cuestión de suerte el que un piloto fuese destinado a un tipo de caza u otro, así que los americanos que estuvieron en las filas del RFC/RAF podían ser destinados a una unidad de Camel o de SE5 después de su adiestramiento.

Repasemos los ases americanos que sirvieron en las filas británicas por orden alfabético:

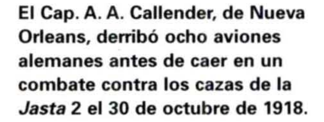
Hilber Leigh Bair nació en Nueva York el 15 de noviembre de 1894 y entró en el USAS en julio de 1917. Fue agregado a la RAF para acumular experiencia y fue destinado al 24º Esqn. el 5 de julio de 1918, con el que consiguió seis victorias (cuatro de ellas compartidas) entre el 10 de agosto y el 15 de septiembre, que le valieron la concesión de la DFC británica. En octubre fue trasladado al 25º Esqn. de Caza del USAS y posteriormente fue condecorado con la DSC americana. Durante la II Guerra Mundial sirvió en el USAAC con el empleo de teniente coronel. Falleció en White Plains, Nueva York, el 24 de noviembre de 1985.

Louis Bennett Jr., de Virginia del Oeste, tuvo una breve pero brillante carrera en el frente occidental. Había nacido el 22 de septiembre de 1894 en la ciudad de Weston, estudió en Yale y se alistó en el RFC en Canadá en octubre de 1917. En Inglaterra estuvo destinado durante algún tiempo en un Esqn. de defensa interior antes de ser enviado a Francia para unirse al 40º Esqn. Todas las acciones en que participó tuvieron lugar durante el mes de agosto de 1918, más concretamente del día 15 al 24, y en ese breve período derribó tres aviones alemanes y nueve globos cautivos, en realidad en sólo seis días diferentes. Los globos eran unos objetivos muy peligrosos, ya que siempre estaban defendidos desde tierra por un buen número de posiciones de ametralladoras, y siempre existía la posibilidad de que hubiese protección aérea alemana sobre la zona de la línea de globos. Los disparos de ametralladora pusieron fin a la carrera de Bennett el 24 de agosto, cuando acababa de incendiar sus dos últimos globos, haciendo que su SE5 se incendiase. Cuando estaba cerca de tierra se vio obligado a saltar de su avión en llamas y resultó gravemente herido, a consecuencia de lo cual murió poco después. Aquella fue una doble tragedia para su madre, que había perdido a su marido el 16 de agosto, aunque la noticia no le había llegado a su hijo antes de morir en combate.

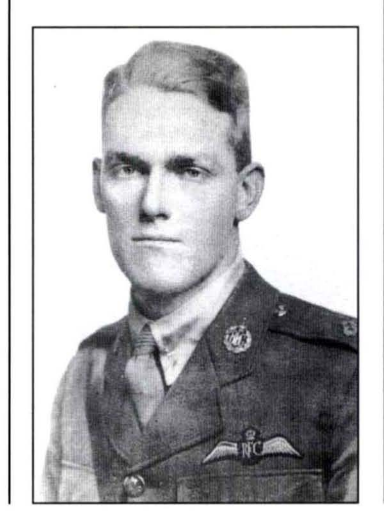
Charles A. Bissonette, era de Los Ángeles, donde nació el 27 de diciembre de 1895. Se unió al RFC en marzo de 1917 y a finales de año estaba ya en acción con el 64º Esqn. del RFC. Reclamó seis victorias antes de ser retirado del frente en junio de 1918, y después volvió a volar con el 24º Esqn. en septiembre, pero no consiguió sumar más victorias antes del Armisticio. Falleció en abril de 1971.

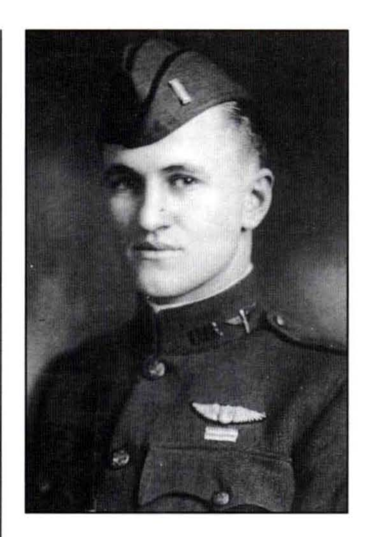


Louis Bennett Jr. tuvo una breve pero meteórica carrera pilotando los SE5 en el 40º Esqn. Durante el mes de agosto de 1918 consiguió incendiar nueve globos cautivos y derribar tres aviones enemigos, antes de caer en combate el 24 de agosto y perder la vida a consecuencia de las heridas recibidas tras haber intentado saltar al suelo desde su avión en llamas.



El Cap. A. A. Callender, de Nueva Orleans, derribó ocho aviones alemanes antes de caer en un combate contra los cazas de la *Jasta* 2 el 30 de octubre de 1918.





John O. Donaldson pilotó SE5 en el 32º Esqn. y llegó a derribar siete Fokker D.VII durante el verano de 1918 antes de ser hecho prisionero el 1 de septiembre. Se evadió dos veces, la segunda con éxito. El pasador que luce sobre el bolsillo de la guerrera es la primera versión de la DFC británica, que posteriormente sería cambiado por el de franjas diagonales, más conocido.

Sidney MacGillvary Brown era natural de Brooklyn, Nueva York, donde había nacido el 10 de agosto de 1895. Se unió al RFC después de haber sido alumno de la Universidad de Princeton y fue adiestrado en Canadá e Inglaterra antes de entrar a formar parte del 29º Esqn. el 4 de julio de 1918. Su citación para la concesión de la DFC le mencionaba como un valeroso e intrépido piloto, ya que había derribado cuatro aviones y un globo cautivo para alcanzar la categoría de as. Brown falleció el 7 de abril de 1952 en Pittsburg.

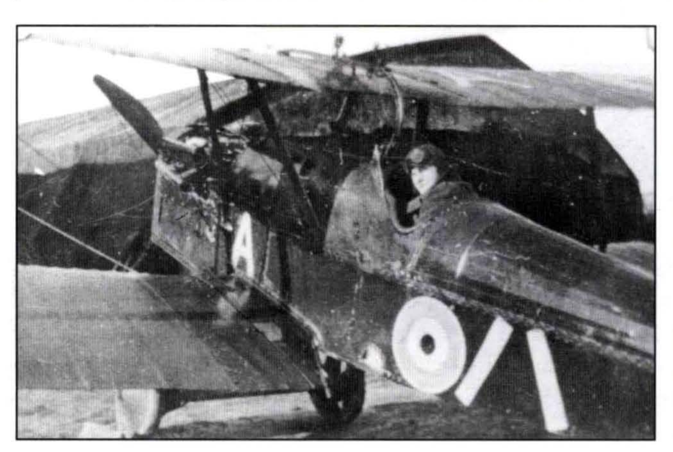
El capitán Alvin Andrew Callender nació el día de la Independencia de los Estados Unidos –el 4 de julio– en Nueva Orleans, en 1893. Fue adiestrado en Fort Worth y en Inglaterra y llegó al 32º Esqn. del RFC el 15 de mayo de 1918. Después de haber conseguido dos victorias fue derribado, pero sobrevivió y el 24 de septiembre había conseguido ya ocho victorias. Tras ser ascendido a jefe de escuadrilla fue derribado de nuevo y perdió la vida en combate contra la *Jasta* 2 el 30 octubre.

Desde Fort Yates, Dakota del Norte, donde había nacido el 14 de mayo de 1897, John O. Donaldson fue enviado al 32º Esqn. de la RAF para acumular experiencia de combate. Permaneció en esa unidad en la que llegó a convertirse no sólo en as, sino también en jefe de escuadrilla, y fue condecorado con la DFC y DSC por sus siete victorias contra los Fokker D.VII conseguidas durante los meses de julio y agosto de 1918. Pero su carrera se cortó de raíz el 1 de septiembre al ser derribado por el as alemán Tte. Theodor Quandt de la *Jasta* 36, convirtiéndose en la 11ª víctima del alemán que acabó con un total de 15 victorias. Tras ser hecho prisionero escapó al día siguiente pero fue capturado de nuevo el día 9. Tres días después volvió a evadirse y consiguió llegar a Holanda el mes siguiente. Donaldson murió en un accidente aéreo cerca de Filadelfia el 7 de septiembre de 1933.

John S. Griffith, de Seattle, nació el 26 de noviembre de 1898. Estuvo destinado en el 60º Esqn. desde principios de 1918 y derribó su 7º aparato enemigo el 7 de julio, lo cual le valió la concesión de la DFC. Tras ser alcanzado por disparos antiaéreos 11 días después, sus heridas le dejaron apartado de la guerra, aunque combatió al lado de los rusos blancos contra los bolcheviques en Rusia en 1919. Durante la II Guerra Mundial sirvió en el Cuerpo de Aviación del Ejército de los Estados Unidos. Falleció en octubre de 1974.

Frank Lucien Hale procedía de Syracuse, Nueva York, donde nació el 6 de agosto de 1895, aunque posteriormente vivió en Arkansas. En 1914 volvió a su tierra natal al alistarse en la Compañía D del 4º de Caballería de la Guardia Nacional de Nueva York, y después en el Servició de Ambulancias con el que prestó servicio en la frontera mejicana en 1916. Tras ser rechazado por el Cuerpo de Transmisiones de los Estados Unidos. (en sus comienzos, la aviación norteamericana sólo era una sección del Cuerpo de transmisiones), *Buddy* Hale consiguió unirse al RFC y se convirtió en as sirviendo en el 32º Esqn., tras haber reclamado el derribo de 7 Fokker D.VII a finales del verano de 1918. También estuvo destinado durante un breve período en el 85º Esqn. Fue condecorado con la DFC y después de la gue-

Frank Hale y su S.E.5 E4026, perteneciente al 32º Esqn. en 1918.



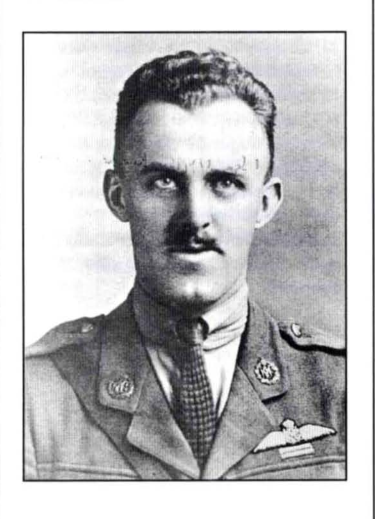
rra sirvió en las fuerzas de ocupación en Alemania. Antes de que los Estados Unidos participasen en la II Guerra Mundial entró en el USAAC y en 1943 formaba parte de la 8ª Fuerza Aérea en Inglaterra, pero tuvo que retirarse del servicio a causa de una enfermedad del corazón. Posteriormente trabajó en la Bell Aicraft Corporation en Buffalo, Nueva York, y falleció dos meses antes de su 50º cumpleaños el 7 de junio de 1944.



Harold Kullberg fue otro de los ases que pilotaron los SE5 en el 1er Esqn durante 1918. Ingresó en el RFC tras haber sido rechazado por el Servicio Aéreo de los EE.UU. por ser demasiado corto de estatura. Fue condecorado con la DFC antes de ser herido el 16 de septiembre, tras haber conseguido 19 victorias.

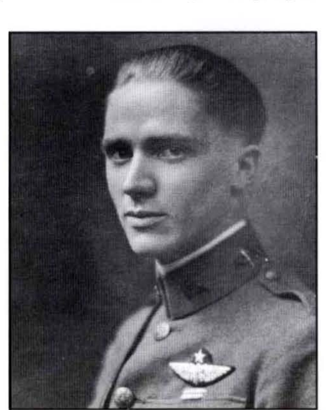
Duerson Knight, de Chicago, había nacido el 21 de enero de 1893, y entró a formar parte del 1er Esqn. de la RAF en 1918. *Dewey* participó en muchos combates durante los meses de mayo y junio y se le reconocieron nueve victorias, muchas de ellas compartidas con otros pilotos. Su 10ª y última victoria llegó el 22 de agosto: un Fokker biplano derribado sobre el lado aliado de la línea del frente. Después fue trasladado a un Esqn. americano pero no volvió a entrar en combate. Falleció en California en junio de 1983.

El primer vuelo de William C. Lambert fue un viaje a bordo de un biplano Wright en 1910. Ingresó en el RFC y pilotó SE5 con el 24º Esqn., y llegó a reclamar 18 victorias.



Howard A. Kullberg, de Somerville, Massachusetts, nació el 10 de septiembre de 1896, estudió en los institutos de Concord y Somerville, y posteriormente en el Instituto Wentworth de Boston. En agosto de 1917 se unió al RFC en Toronto tras haber sido rechazado por el USAS por su poca estatura. En mayo de 1918 fue destinado al 1er Esqn. y entre aquella fecha y septiembre reclamó 19 victorias en combate, se le encomendó el mando de una escuadrilla y fue condecorado con la DFC. Su última victoria se produjo el 16 de septiembre, pero también fue herido aquel mismo día, al ser alcanzado en la pierna por tres disparos de un Fokker D.VII. Pasó el resto de la guerra en un hospital antes de regresar a su país.

William Carpenter Lambert fue otro de los americanos que fueron condecorados con la DFC británica y que consiguieron acumular un considerable registro de victorias en la RAF. Era natural de Irontown, Ohio, donde había nacido el 18 de agosto de 1894, había volado por primera vez el 4 de julio de 1910, durante las celebraciones del Día de la Independencia al ir como pasajero en un biplano Wright cuando todavía tenía sólo 15 años de edad. Cuando trabajaba en Canadá en 1915 decidió unirse al RFC y en marzo de 1918 fue destinado al 24º Esqn. Sus 18 victorias (en su propia lista extraoficial tenía 22) incluían dos globos cautivos. En agosto fue enviado a Inglaterra aquejado de fatiga de combate, y vivió hasta marzo de 1982 como hombre de negocios en su ciudad natal. En la II Guerra Mundial sirvió en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y posteriormente ascendió hasta el empleo de teniente coronel en la reserva.



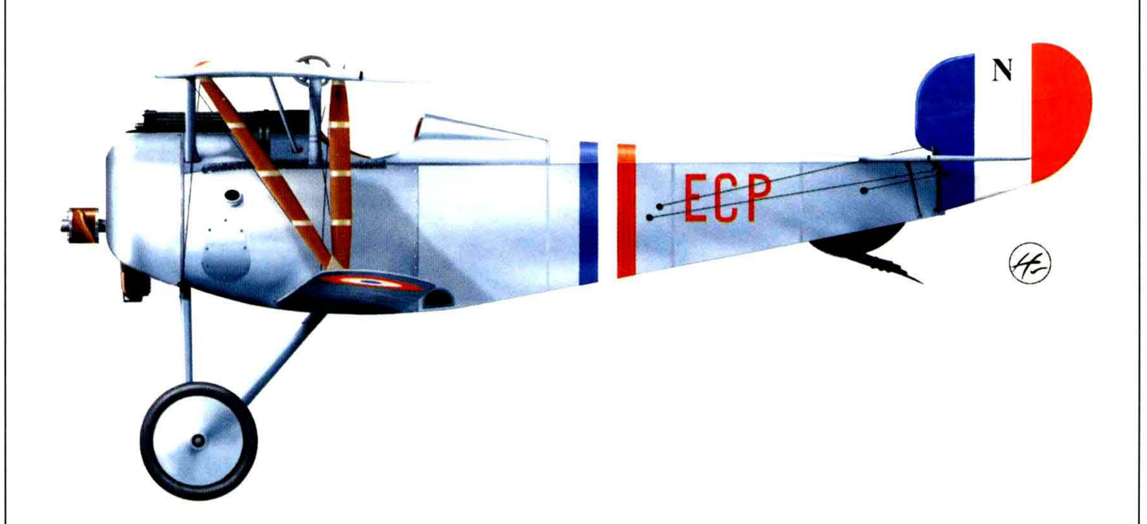
El Cte. Reed Landis, al que vemos luciendo el pasador de su antigua DFC, consiguió 12 victorias entre mayo y mediados de agosto de 1918 a bordo de los SE5 en el 40º Esqn. Terminó la guerra como jefe del 25º Esqn. de Caza.

Jens F. Larsen era originario de Waltham, Massachussets, donde había nacido el 10 de agosto de 1891. Era conocido, inevitablemente, como *Swede*



Nieuport 11 N1256 pilotado por el Sgto. G. R. Lufbery, *Escadrille Lafayette* N124, 1916

Se cree que el N1256 fue el primer avión de la *Escadrille* en que voló Raoul Lufbery. Este aparato llevaba la superficie superior con el camuflaje habitual utilizado en muchos de los primeros Nieuport Scout de dos tonos: marrón oscuro y verde grisáceo distribuidos en grandes manchas. Las superficies inferiores seguían siendo de un tono claro, o a veces de color azul pálido. El capot del motor se quedaba sin pintar dejando al descubierto el color del aluminio. El estilizado monograma RL era el emblema personal de Lufbery.



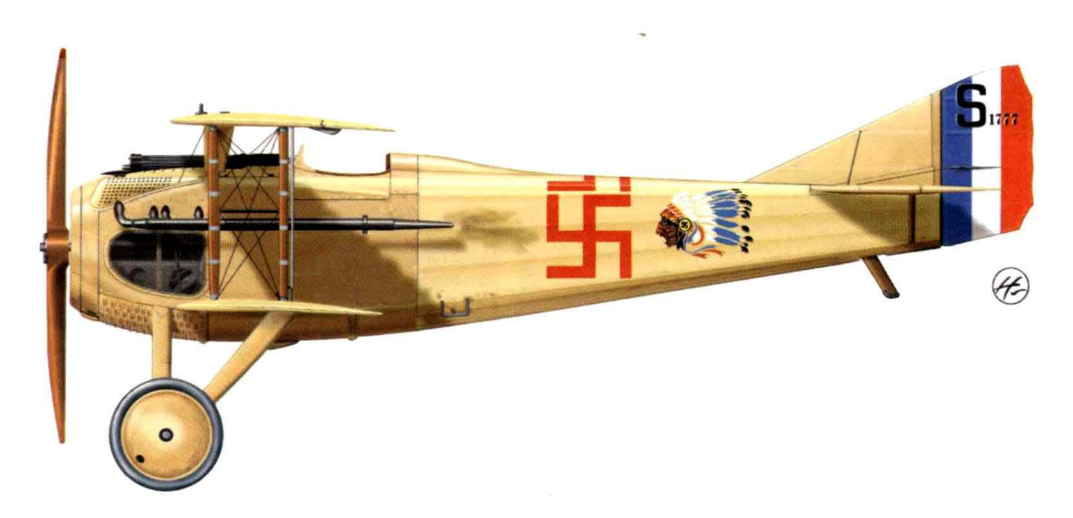
Nieuport 17 pilotado por el Tte. E. C. Parsons, *Escadrille Lafayette* N124, 1916

Ed Parsons formó parte de la *Escadrille Lafayette* y del SPA 3. Su avión llevaba el acabado estándar en aluminio con manchas y las iniciales personales de Parsons, ECP, pintadas en rojo sobre el fuselaje. Posteriormente, Kenneth Marr se estrelló a bordo de este aparato, tras un aterrizaje fallido que acabó con el avión en posición invertida sobre el talud de una vía férrea cercana al aeródromo.



SPAD VII S1456 pilotado por el Tte. W. Thaw, *Escadrille Lafayette* SPA124, abril de 1917

Tras su transformación de los Nieuport a los SPAD, Bill Thaw siguió utilizando su inicial personal, T, pintada sobre el fuselaje de sus aparatos. Consiguió sus dos primeras victorias con la *Escadrille* antes de pasar al USAS y hacerse cargo del mando del Esqn. cuando se convirtió en el 103º Esqn. Aéreo. Thaw pilotaba el S1456 cuando derribó un biplaza Albatros sobre Neuville el 26 de abril de 1917, que constituyó su segunda victoria.



SPAD VII S1777 pilotado por el *Sous-Lt.* Raoul Lufbery, *Escadrille Lafayette* SPA124, diciembre de 1917

Los pilotos utilizaban varios aparatos y Raoul Lufbery no fue menos. Aunque aparentemente cambiaba a menudo sus distintivos personales, lo cierto es que los pilotos compartían los aviones dependiendo de cuáles estaban disponibles. Este SPAD VII, anteriormente utilizado por Didier Masson, llevaba pintado como símbolo de buena suerte una esvástica roja en el fuselaje. El revestimiento del avión estaba camuflado con manchas de color claro y barnizado, lo cual le daba un aspecto amarillo arena. Las partes metálicas del capot estaban pintadas en un tono amarillo parecido al resto del acabado. Lufbery consiguió a bordo de este aparato sus victorias números 13, 14 y 16.



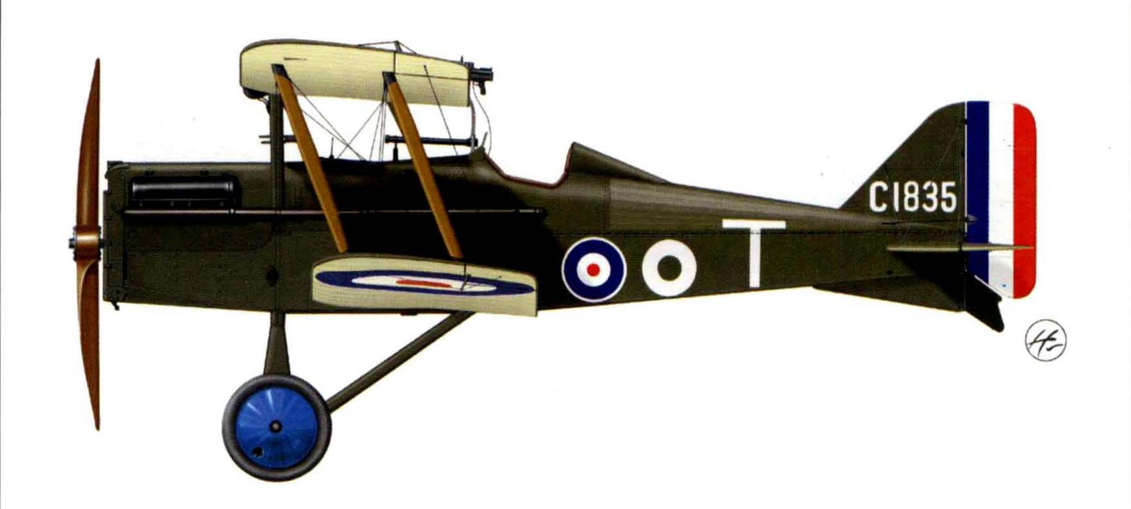
SPAD XIII pilotado por el cabo Gorman deFreest Larner, SPA86, principios de 1918

Este aparato lleva el camuflaje francés estándar con la insignia de la unidad, que consistía en una estrella alada pintada sobre el fuselaje. El número "13" era el número de la suerte de Lamer. Cuando fue trasladado al 103º Esqn. Aéreo siguió utilizando el mismo número y acabó la guerra con el empleo de teniente. y con siete victorias confirmadas.



SE5a B189 pilotado por el Tte. R. G. Landis, 40º Esqn. de la RAF, mayo de 1918

El 8 de mayo de 1918, Reed Landis consiguió su primera victoria –un Pfalz DIII– a bordo de este aparato. El avión se distinguía por llevar una "S" pintada en el plano fijo de deriva encima del número de serie. La "S" se repetía en la parte superior del ala izquierda. El B189 fue posteriormente pilotado por otros dos ases británicos: W. L. Harrison y J. H. Tudhope, quienes también consiguieron victorias a bordo de él.



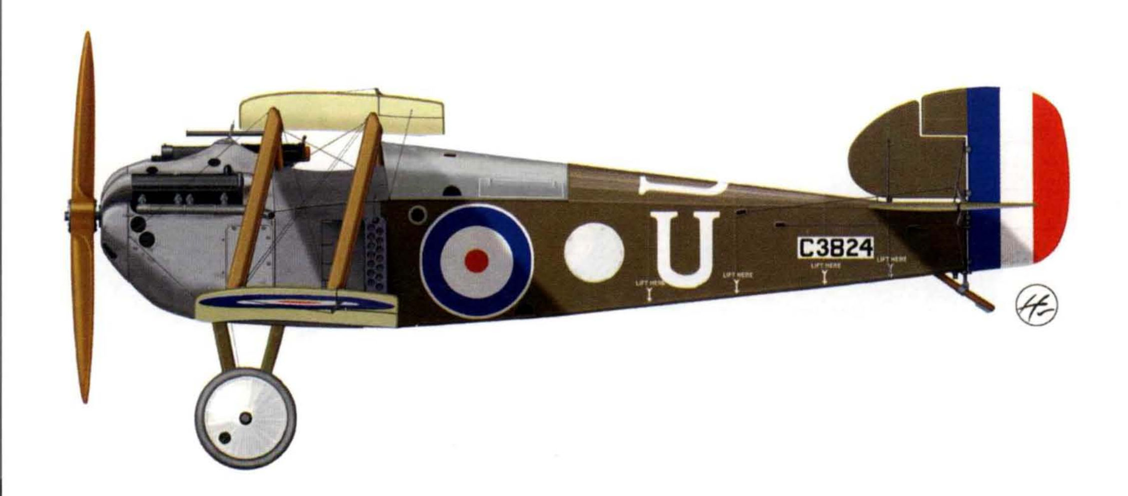
SE5a C1835 pilotado por el Tte. H. A. Kullberg, 1er Esqn. de la RAF, verano de 1918

Harold Kullberg consiguió siete de sus 19 victorias en combate con este aparato. Estaba pintado con el esquema de camuflaje estándar de la RAF y llevaba el emblema del Esqn., que consistía en un pequeño círculo blanco delante de la insignia nacional, y la letra individual "T". El número de serie estaba pintado en color blanco sobre el timón de dirección.



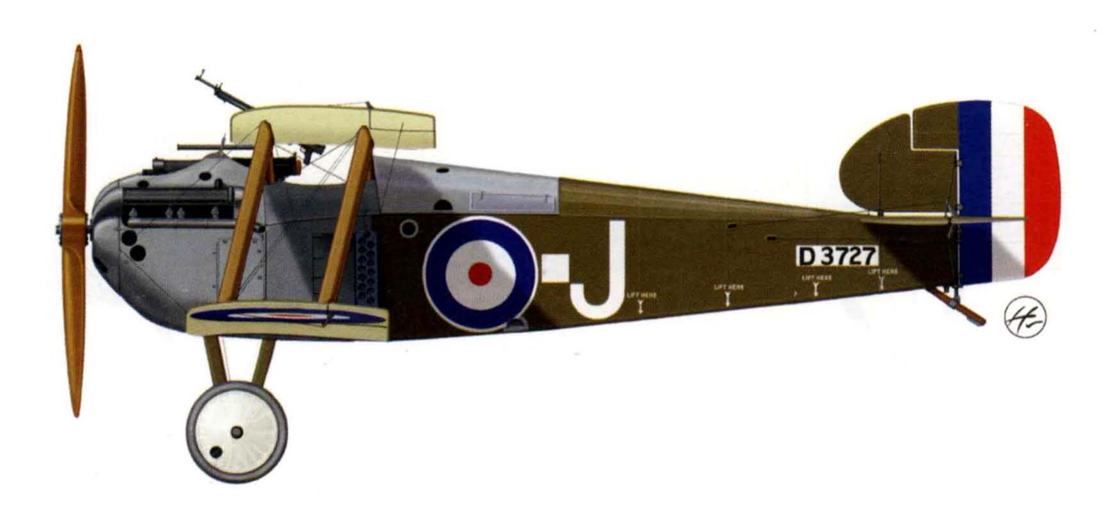
SE5a D6991 pilotado por el Tte. B. Rogers, 32º Esqn. de la RAF, verano de 1918

Bogart Rogers consiguió dos victorias pilotando este aparato el 6 de septiembre, y su sexta y última el 1 noviembre. Las dos pequeñas barras blancas invertidas son el distintivo de identificación del Esqn. La "A" blanca pintada delante de la cabina era el distintivo de la escuadrilla (escuadrilla A, B o C). En 1918 estas letras se pintaban también en el ala superior derecha entre la sección central y la insignia nacional, y cada avión individual era identificado mediante un número pintado en una posición similar en el ala izquierda.



Sopwith Dolphin C3824 pilotado por el Tte. J. W. Pearson, 23º Esqn. de la RAF, 1918

J. W. Pearson consiguió las tres primeras de sus once victorias pilotando este aparato. La letra individual "U" pintada sobre el fuselaje estaba repetida en la parte superior del mismo y en la parte izquierda del ala superior. El emblema del Esqn., que consistía en un círculo blanco pintado en el fuselaje, también se repetía en la parte derecha del ala superior.



Sopwith Dolphin D3727 pilotado por el Tte. E. Taylor, 79º Esqn. de la RAF, 1918

Edgar Taylor consiguió sus cinco victorias pilotando este aparato durante el mes de agosto, y murió a bordo de él el día 24 de aquel mes. La letra individual "J" se repetía en la parte derecha del ala superior, en la parte interior del lugar donde iba la insignia nacional.



Sopwith Camel F6034 pilotado por el Tte. G. A. Vaughan, 17º Esqn. Aéreo, 1918

Este avión lleva el camuflaje estándar de la RAF con el distintivo de la pesa blanca perteneciente del 17º Esqn. y la letra individual "N" pintada en la parte delantera del fuselaje. Lleva los tapacubos de las ruedas pintados de blanco (indicando que pertenecía a la Escuadrilla B) y el capot del motor pintado también de blanco (que era el distintivo de George Vaughan como jefe de escuadrilla). Vaughan derribó con este aparato dos Fokker DVII el 22 de septiembre, pero después fue derribado por el Tte. Friedrich Noltenius, de la *Jasta* 17. Era un aparato reconstruido, que anteriormente había llevado la matrícula C6708 y había pertenecido al 46º Esqn. y con él, el Tte. E. R. Watt reclamó tres victorias.



Sopwith Camel D6519 pilotado por el Tte. Lloyd A. Hamilton, 3er Esqn. de la RAF, primavera de 1918

Lloyd Hamilton derribó cinco aviones enemigos entre abril y junio de 1918, al menos dos de ellos con este aparato. Tras pasar al 17º Esqn. aéreo, elevó su registro a diez victorias antes de perder la vida en combate el 24 de agosto. La insignia del 3er Esqn., que consistía en dos franjas verticales blancas, está pintada delante de la insignia nacional.



Sopwith Camel E1539 pilotado por el Capt. F. E. Kindley, 148º Esqn. Aéreo, 1918

Field Kindley pilotó Camel en la RAF antes de pasar al 148º Esqn. Consiguió siete de sus doce victorias con este aparato durante los meses de septiembre y octubre de 1918. El avión lleva el camuflaje estándar de la RAF. El triángulo blanco delante de la insignia nacional pintada en el fuselaje es el distintivo del 148º Esqn.



Sopwith Camel C3312 pilotado por el Tte. N. Cooper, 73º Esqn. de la RAF, verano de 1918

El C3312 con la letra individual "Y" era la montura personal de Norman Cooper, que formaba parte del 73º Esqn. durante el verano de 1918. En esta figura se aprecia el distintivo del Esqn. que consistía en dos líneas delgadas verticales delante de la insignia nacional. Cooper consiguió sus victorias números cinco y seis con este aparato el 15 de septiembre.



Sopwith Camel E1586 pilotado por el Tte. H. R. Clay Jr., 148º Esqn. Aéreo, 1918

Henry Clay había usado la "S" como distintivo individual en el Camel D8180 para conseguir sus cuatro primeras victorias. Con el E1586 añadió otras cuatro más que elevaron su registro final a ocho. El triángulo blanco del 148º estaba pintado delante de la insignia nacional, y el número de serie iba pintado en el timón de dirección. En este avión también utilizó la letra "S" como distintivo personal.



Sopwith Camel F3930 pilotado por el Tte. K. R. Unger, 210º Esqn. de la RAF, 1918

Kenneth Unger utilizó el F3930 para conseguir siete de sus 14 victorias durante el otoño de 1918. Este avión llevaba pintada la letra individual "U" debajo de la cabina. El emblema de identificación del Esqn. era un círculo rojo pintado delante de la insignia nacional que también se repetía en la parte derecha del ala superior, cerca de la sección central.



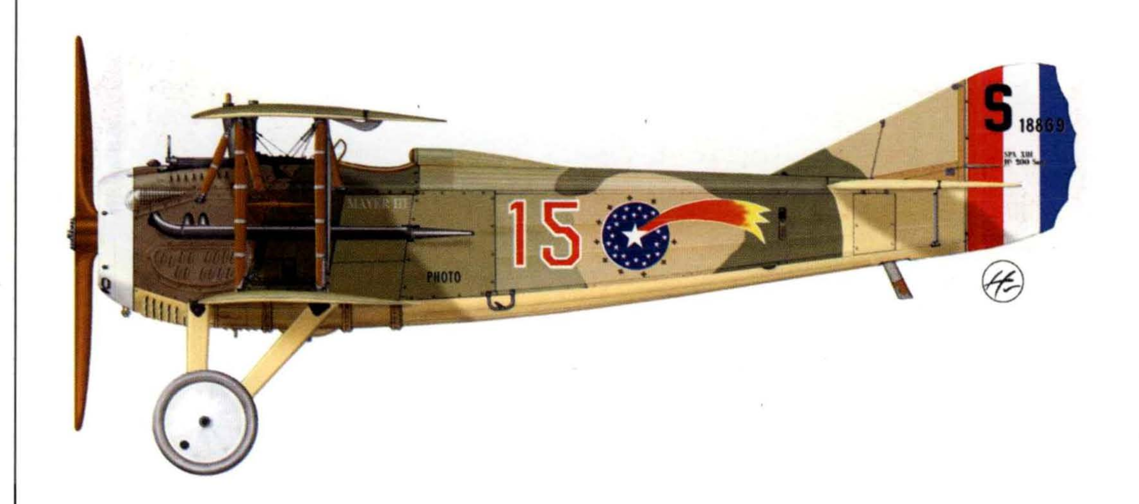
Nieuport 28 N6164 pilotado por el Tte. D. Campbell, 94º Esqn. Aéreo, primavera de 1918

Douglas Campbell hizo historia al convertirse en el primer piloto americano instruido en los Estados Unidos que se convirtió en as en el 94º Esqn. Consiguió su primera victoria el 14 de abril de 1918 a bordo de su Nieuport Scout D6164. Obsérvese el dibujo en forma de pétalos de color rojo y negro pintado sobre el capot del motor. Delante de la famosa insignia del sombrero de copa del 94º Esqn., se aprecia el número individual "10". El avión está pintado con el camuflaje estándar francés de cinco colores de aquel período, con las superficies inferiores pintadas de color marrón claro, la parte de detrás de la cabina en color azul y todo el timón de dirección pintado con los colores nacionales.



Nieuport 28 N6256 pilotado por el Tte. K. L. Porter, 147º Esqn. Aéreo, 1918

El número individual de este avión era un "15" negro con ribete blanco que estaba repetido en color negro en la parte derecha del ala superior. En la parte opuesta llevaba una gran letra "C" que indicaba la escuadrilla, una práctica que no se utilizó posteriormente en los SPAD de la unidad. Se cree que el capot del motor y los tapacubos de las ruedas eran de color azul.



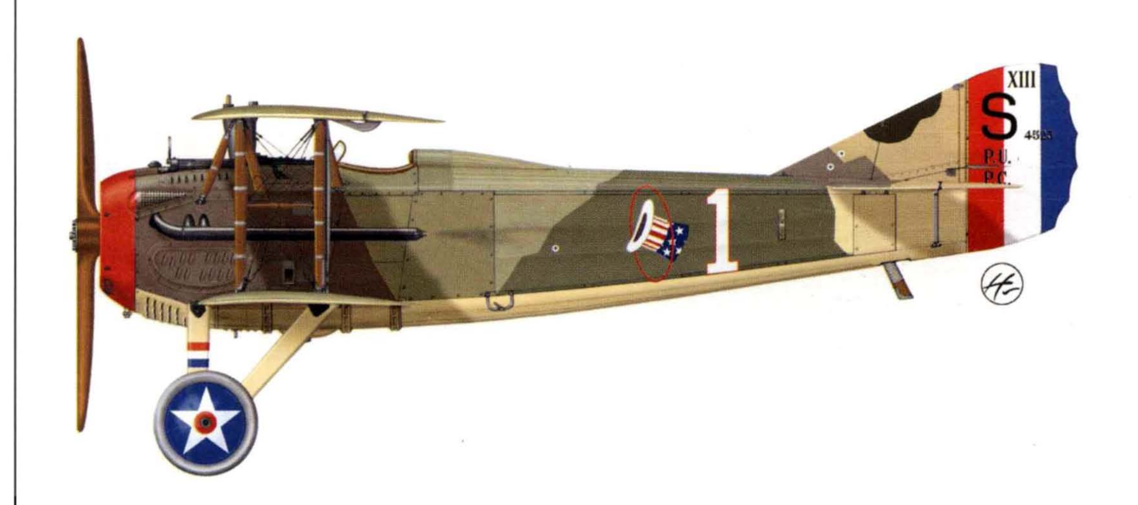
SPAD XIII S18869 pilotado por el Capt. J. M. Swaab, 22º Esqn. Aéreo, 1918

Jacques Swaab utilizó este SPAD XIII para conseguir diez victorias. Iba marcado con un número "15" rojo con ribete blanco y con la insignia del Esqn. que era un cometa azul, rojo y amarillo; también lleva el nombre *Meyer III* pintado debajo de la cabina. Las diez cruces de hierro negras pintadas alrededor del círculo azul del cometa indican las victorias conseguidas.



SPAD XIII S4489 pilotado por el Capt. C. J. Biddle, 13º Esqn. Aéreo, 1918

Charles Biddle, que ya había formado parte anteriormente del SPA 73 y del 103º Esqn. Aéreo, consiguió cinco de sus siete victorias mientras estuvo al mando del 13º Esqn. Este SPAD construido por Kellner fue asignado al 13º el 7 de julio de 1918. La insignia del Esqn. era un siniestro esqueleto con una guadaña. El mango de la guadaña era de color marrón y el filo era de color rojo sangre. Los distintivos personales del Capt. Biddle eran el capot del radiador pintado de blanco y azul y una franja tricolor de jefe de Esqn. Obsérvense las cinco marcas de victorias que hay en la guadaña y las cuatro cruces pintadas detrás del esqueleto (que probablemente indicaban impactos de bala).



SPAD XIII S4523 pilotado por el Capt. E. V. Rickenbacker, 94º Esqn. Aéreo, 1918

La famosa insignia del sombrero de copa del Tío Sam iba pintada en todos los aparatos del 94º Esqn. Este SPAD XIII con pintura de camuflaje estaba marcado con un número "1" en blanco con ribete rojo. Los aparatos de *Rick* también llevaban los tapacubos azules con una estrella roja y un círculo en el centro. También llevaba una franja de los colores rojo, blanco y azul alrededor del eje del tren de aterrizaje delantero.



SPAD XIII S7525 pilotado por el Tte. Chester Wright, 93º Esqn. Aéreo, finales de 1918

El aparato de Wright llevaba un esquema de camuflaje estándar francés en cinco colores, con la insignia de la cabeza de indio del 93º Esqn. pintada en las partes laterales del fuselaje y el número individual "2" en blanco con bordes rojos. El "2" se repetía en la parte derecha del ala superior en la parte interior de la insignia nacional. Chester Wright fue el as que más victorias consiguió del 93º Esqn. Aéreo.



SPAD XIII S15034 pilotado por el Tte. Hamilton Coolidge, 94º Esqn. Aéreo, finales de 1918

Coolidge había conseguido ocho victorias antes de perder la vida en combate el 27 de octubre de 1918, sólo dos semanas antes de que la guerra terminase. Este SPAD XIII construido por Bleriot está pintado con el camuflaje francés estándar en cinco colores, con el capot del motor pintado de azul y la insignia del sombrero de copa del Esqn. El número individual del avión, "22", va pintado en amarillo con reborde sombreado en rojo, delante de la insignia y repetido en la parte derecha del ala superior hacia el interior de la insignia nacional. Coolidge pilotó este avión por última vez el 3 de octubre cuando derribó un globo cautivo, un Fokker D VII y un biplaza LVG.



SPAD XIII S15191 *Virginia-Ann* pilotado por el Tte. Karl Shoen, 139º Esqn. Aéreo, 1918

Karl Schoen colaboró en el derribo de siete aviones enemigos durante los meses de septiembre y octubre de 1918, antes de ser derribado y muerto en el curso de un combate aéreo que tuvo lugar el 29 de octubre. El *Virginia-Ann* de Schoen tenía la particularidad de que el fondo del Mercurio que aparecía en el emblema del Esqn. era de color azul grisáceo. El reborde blanco de los números de color rojo había sido recubierto con pintura de color verde para reducir su visibilidad en combate.

(sueco), y se alistó en el Ejército británico en Canadá. Tras haber prestado servicio en la artillería de campaña, pasó posteriormente, en 1916, al RFC. En julio de 1917 fue destinado al nuevo 84º Esqn., y entre noviembre y abril de 1918 reclamó nueve victorias, la última de ellas un biplaza al que él y otros tres pilotos obligaron a estrellarse dentro de las líneas aliadas. Después de la guerra se hizo arquitecto.

Durante la I Guerra Mundial el 40º Esqn. era una de las unidades más famosas en Francia. Junto a sus numerosos ases británicos estaba el americano Reed Gresham Landis, que había nacido en Ottawa, Illinois, el 17 de julio de 1896, donde su padre era juez. Antes de la guerra habia vivido en Chicago y en 1916 entró a formar parte del 1º de Caballería de Illinois (en la Guardia Nacional) y prestó servicio como soldado raso en la frontera con Méjico. En 1917 entró en la Sección de Aviación del Cuerpo de Transmisiones, y terminó su adiestramiento en Inglaterra antes de ser destinado al 40º Esqn. para ganar experiencia operativa. Y consiguió adquirirla en abundancia, ya que acumuló 12 victorias entre mayo y mediados de agosto de 1918, por lo que fue condecorado con la DFC británica y la DSC. Había volado junto a algunos notables ases aliados, entre los cuales estaban Roderick Dallas y George McElroy. El también norteamericano Louis Bennet Jr. también estaba en la misma unidad. En agosto fue destinado a mandar una escuadrilla en el 25º Esqn. Aéreo norteamericano del 4º Grupo de Caza, pero la guerra terminó antes de que pudiese volver a entrar en acción. En la década de 1920 se hizo miembro de la Legión Americana de la que llegaría a ser presidente. Durante la II Guerra Mundial Landis sirvió en la USAAC con el empleo de coronel en Washington. Se retiró a Lake Ouoachita, Arkansas, y falleció en 1975.

Frederick E. Luff y H. G. Shoemaker también formaron parte de un célebre Esqn. británico: el 74º. Luf, originario de Cleveland, Ohio, había nacido el 9 de julio de 1896, ocho días antes que Reed Landis. Fue agregado a la RAF para ganar experiencia y consiguió cinco victorias durante los meses de agosto y septiembre de 1918, por lo que se le concedió la DFC británica. En septiembre se unió a Landis en el 25 Esqn. Aéreo. En 1919, de regreso en América, resultó herido al estrellarse en Lorain, Ohio, en el mes de mayo y nunca recuperó la salud por completo. Murió en casa de sus padres en Cleveland en abril de 1931.

Harold G. Shoemaker, conocido como *Shoey*, entró en el 74º Esqn. a primeros de julio de 1918 y se le reconocieron cinco victorias antes de que terminase el mes de agosto. Después de haber sido destinado al 17º Esqn. Aéreo el 29 de agosto, tuvo que cambiar de un motor con cilindros en línea a otro de tipo radial, pero no consiguió aumentar su registro antes de perder la vida en una colisión en el aire con otro piloto americano a bordo de su Camel sobre las líneas alemanas el 6 de octubre.

Nueva York está muy bien representada por los ases americanos. Frances Peabody Magoun era otro de los que procedían de esa ciudad, en la que había nacido el 6 de enero de 1895. Después de terminar sus estudios en la Universidad de Harvard, se alistó en el Servicio de Ambulancias americano en el que prestó servicio en Francia entre marzo y agosto de 1916. Tras una breve estancia en su país, regresó a Inglaterra para unirse al RFC y en noviembre de 1917 estaba destinado en el 1er Esqn. poco antes de que se deshiciese de sus Nieuport Scout y fuese equipado con los SE5. Magoun fue condecorado con la Cruz Militar mientras estuvo en este Esqn., pero

Oren J. Roce ingresó en el RFC en 1917 y logró ser el piloto del 92º Esqn. con más victorias en su registro. Llegó a ser jefe de escuadrilla y al final de la guerra había conseguido 16 victorias.





Un Fokker D.VII con el acabado de fábrica con el revestimiento del fuselaje pintado a manchas regulares. Este aparato fue capturado por los aliados durante las últimas fases de la guerra y es un buen ejemplo del principal tipo de caza que se enfrentaba a la Fuerza Expedicionaria americana de mediados a finales de 1918.

fue herido en abril durante una salida de ametrallamiento a tierra. No regresó al frente hasta el mes de julio, pero consiguió añadir a su registro una victoria más que le convirtió en as el 28 de octubre. Después de la guerra se licenció en el Trinity College, de la Universidad de Cambridge (Inglaterra) y después fue profesor en Harvard. Falleció en Cambridge, Massachussets, el 5 de junio de 1979.

Bogart Rogers era de Los Ángeles, donde había nacido el 24 de junio de 1898. Tras estudiar en la Universidad de Stanford se unió al RFC en Canadá en septiembre de 1917. A principios del verano de 1918 estaba destinado en el 32º Esqn. y su sexta presa cayó víctima de los disparos de sus armas el 1 de noviembre. Después fue ascendido a capitán. Vivió hasta julio de 1966, y falleció en Burbank, California.

Platte County, Missouri, era la ciudad natal de Oren J. Rose, nacido el 23 de marzo de 1893, pero después vivió en Kansas City. Se unió al RFC en 1917 y cruzó el océano en 1918. Al llegar a Francia fue destinado al 92º Esqn. y llegó a ser el piloto con más victorias de esta unidad ya que llegó a acumular 16 victorias al final de la guerra. Fue condecorado con la DFC con una barra y en 1919 sirvió con la RAF en Rusia. Después de la Guerra entró en la industria del motor en los Estados Unidos y en la II Guerra Mundial formó parte de la USAAF como oficial de operaciones e instrucción en Kentucky. En 1943-1944 mandó un Esqn. en Louisiana y en el momento de su retiro del servicio en 1947 ocupaba un cargo en la Base de Asignación de Aviones en Wright Field, Dayton, Ohio. Tras volver a sus negocios automovilísticos, se jubiló en 1960 y se fue a vivir a Los Ángeles, donde falleció en junio de 1971.

Ases del Dolphin

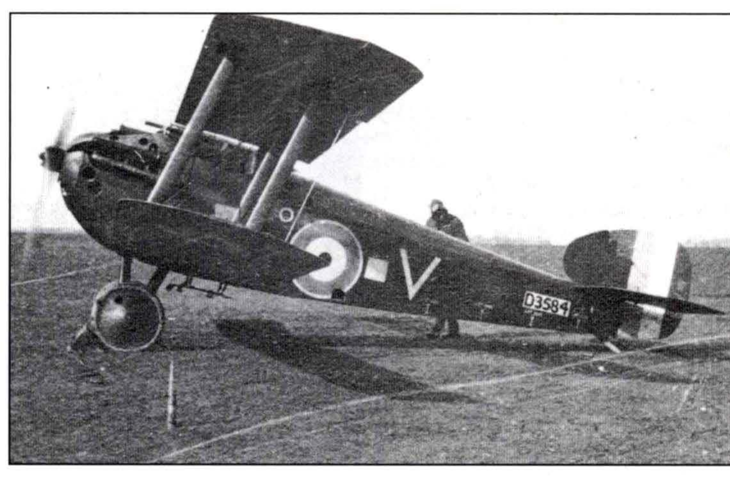
En 1918 había en el frente occidental cuatro escuadrones de la RAF equipados con el Sopwith Dolphin, uno de los raros diseños de Sopwith equipados con motor en línea en lugar del habitual motor radial. Este modelo también fue la montura habitual de los americanos que sirvieron en estas unidades, cinco de los cuales alcanzaron la categoría de as pilotando estos aparatos.

El más destacado fue Frederick W. Gillet, nacido el 28 de noviembre de 1895 en Baltimore, Maryland. Entró directamente en el RFC en 1917 y en marzo del año siguiente fue destinado al 79º Esqn. Sus progresos fueron lentos y no consiguió anotarse ninguna victoria hasta principios de agosto, pero después acumuló la impresionante cifra de 20 victorias antes del final de la guerra, consiguiendo las tres últimas el 10 de noviembre, el día anterior a la firma del Armisticio. Los británicos le concedieron la DFC con una barra y los belgas su *Croix de Guerre*. En algunas ocasiones se pedía al Esqn. que llevase a cabo salidas de ataque a tierra y en ellas Gillet llevaba pequeñas bombas de 11,5 kg. El 1 de septiembre localizó un globo y estaba a punto de atacarlo cuando fue interrumpido por las aten-

El piloto que más victorias consiguió pilotando los Sopwith Dolphins fue Fred Gillet, del 79º Esqn. Las tres últimas de sus 20 victorias las consiguió el 10 de noviembre de 1918, el día antes del Armisticio.



ciones de un biplaza LVG, probablemente uno de los aparatos de las *Schutzstaffeln* alemanas –unidades de ataque a tierra–. Derribó al biplaza, pero mientras tanto el globo estaba siendo descendido rápidamente, por lo que Gillet se lanzó en picado, lanzó dos bombas sobre los soldados que manejaban el torno y después disparó contra la bolsa de gas, que se desinfló pero no se incendió. Después de la guerra Gillet emprendió una serie de negocios y murió el 21 de diciembre de 1969 a la edad de 74 años.



El Dolphin que Gillet pilotaba en el 79º Esqn. a bordo del cual consiguió sus cuatro últimas victorias.

En el mismo 79º Esqn., Gillet estaba acompañado por otro americano: Frederick Ives Lord. Lord era otro de esos personajes pintorescos producto de los comienzos de la aviación. Para empezar, sólo tenía 18 años cuando se convirtió en un destacado as del aire, después de haber mentido con respecto a su edad y haber entregado un certificado de nacimiento falsificado. Había nacido en Manitowoc, Wisconsin, y ya había prestado servicio en el 3º de Infantería de Tejas antes de que se descubriese que no tenía todavía edad para estar en filas. Marchó a Canadá donde su fecha de nacimiento falsa le permitió entrar en el RFC y a principios de 1918 estaba en Francia pilotando Dolphin. Entre el final de mayo y el final de septiembre derribó 11 aparatos enemigos y un globo cautivo, fue condecorado con la DFC y, a pesar de su edad, fue jefe de escuadrilla antes de ser herido en octubre. En 1919 Lord combatió contra los bolcheviques como piloto en Rusia, pero esta vez a bordo de un biplaza RE8. Recibió una barra para su DFC por atacar las columnas enemigas desde una altura de 200 pies con lo que consiguió dispersar a hombres y caballerías y frustrar un ataque contra las fuerzas rusas blancas. También recibió dos condecoraciones rusas, una de ellas la Orden de San Estanislao de 2ª clase con sables. En la década de 1920 fue piloto de correo aéreo en los Estados Unidos y abrió una línea entre Tejas y Méjico. En 1936 participó en la Guerra Civil Española como piloto en el bando republicano, pilotando Bréguet biplazas. Al principio de la II Guerra Mundial se dice que había vuelto a entrar de nuevo en la RAF, utilizando su antiguo certificado de nacimiento e incluso volvió a su antiguo 79º Esqn. que entonces estaba equipado con Hurricane, hasta que la maquinaria oficial le salió al paso. Para no quedar fuera de la acción empezó a trasladar aviones a través del Atlántico con destino a Gran Bretaña. Fred Lord fue asesinado por un vagabundo en California en 1967.

Otro pintoresco personaje que pilotaba Dolphin en el 79º Esqn. era Fred I. Lord. Derribó 11 aviones y un globo cautivo, a pesar de tener sólo 18 años de edad. Después de la guerra pilotó un RE8 contra los bolcheviques en Rusia y un biplaza Bréguet durante la Guerra Civil Española.



El otro as norteamericano del 79º Esqn. era Edgar Taylor, de Central Falls, Long Island, Nueva York. Llegó a esta unidad el 24 de abril de 1918, pero no consiguió su primera victoria en combate –un Fokker D.VII– hasta el 4 de agosto. Antes de que terminase el mes había incendiado cuatro globos cautivos, pero al atacar el último el 24 de agosto, fue alcanzado y derribado por los disparos antiaéreos y no sobrevivió.

James W. Pearson y Harold A. White fueron ambos ases del 23º Esqn. Pearson procedía de Nutley, Nueva Jersey, aunque había nacido en Bridgeport, Connecticut, el 2 de abril de 1895. Cuando llegó al 23º Esqn. esta-



En esta conocida fotografía del 1er Esqn. tomada el 3 de julio de 1918, no sólo aparece Knight (el último de la izquierda) y Kullberg también (en la cabina del C1835, en el extremo derecho), sino también el S.E.5 de Knight (C1106 "Y") con el cual consiguió tres victorias. Kullberg también consiguió dos victorias a bordo del B8254.

ba todavía equipado con SPAD franceses, pero poco después de que fuese reequipado con Dolphin Pearson empezó a acumular victorias. Entre el 30 de mayo y el final de la guerra reclamó 11 victorias y fue condecorado con la DFC y la *Croix de Guerre* francesa con palmas. De regreso a Nueva Jersey fundó la empresa J. W. Pearson Textile Company, de la cual se retiró en 1960. Hasta después de su muerte, en enero de 1993, nadie cayó en la cuenta de que no sólo era el as de la I Guerra Mundial, sino también el único as americano de la Gran Guerra superviviente hasta aquella fecha.

Harry White estaba en la escuadrilla del capitán Jim Pearson en el 23º Esqn. Desgraciadamente se sabe poco de este as, excepto que reclamó siete victorias –todas ellas contra cazas– y que fue condecorado con la DFC, según información publicada en junio de 1919.

Un as del Nieuport Scout

Aunque todos los americanos del Esqn. Lafayette pilotaron Nieuport, y también los primeros pilotos del USAS, sólo se sabe de un americano que pilotase Nieuport en las filas británicas. D'Arcy Fowlis Hilton procedía de Michigan, aunque había nacido en Toronto, Canadá, el 17 de octubre de 1889 y posteriormente vivió en Youngstown, Nueva York. Tras marchar a Inglaterra, se unió al RFC en noviembre de 1916 y se hizo piloto durante la primavera siguiente. A principios del verano de 1917 fue enviado a Francia donde formó parte del 29º Esqn. A finales del otoño había reclamado ocho victorias y había sido condecorado con la Cruz Militar. De regreso a Inglaterra sirvió como instructor de vuelo, y después se trasladó a Canadá donde siguió desempeñando este cometido. Por el buen trabajo realizado fue condecorado con la Cruz de la Fuerza Aérea. En 1924 fracasó su matrimonio y al parecer él cayó en una profunda depresión. Su hijo perdió la vida en operaciones aéreas durante la II Guerra Mundial. Hilton falleció en octubre de 1973.



Totalmente decidido a hacerse piloto, D'Arcy Hilton marchó a Inglaterra en 1916 y se unió al RFC. En el verano de 1917 fue enviado a Francia donde pilotó Nieuport en el 29º Esqn. y consiguió ocho victorias. Fue el único americano del RFC que llegó a ser as del Nieuport Scout.

LOS ASES DEL SOPWITH CAMEL

Al hacer referencia a los ases americanos que pilotaron Sopwith Camel, quizá el más popular y conocido de todos los aparatos de caza británicos de la I Guerra Mundial, es preciso distinguir dos grupos diferentes. En primer lugar, los que estuvieron encuadrados en escuadrones británicos que combatieron tanto en Francia como en Italia, y los que combatieron en dos escuadrones americanos agregados a la RAF.

CON LOS BRITÁNICOS

El más sobresaliente piloto americano de Sopwith Camel en las filas británicas fue Emile John Lussier, quien, aunque en ocasiones se le ha citado como canadiense-francés, había nacido en realidad en Chicago, Illinois, el 10 de octubre de 1895 de padre canadiense. No fue a Canadá hasta la edad de 15 años, cuando su padre aceptó un trabajo en Winnipeg. En el momento de declararse la guerra, Lussier vivía en Alberta y consignó Medicine Hat como su domicilio habitual. Se alistó en el RFC a finales de 1917 y tras su adiestramiento se trasladó a Francia destinado al 73° Esqn. de la RAF. Fue condecorado con la DFC, y en la citación de concesión se mencionaban tres cazas enemigos derribados en un solo día, uno por la mañana y dos por la tarde, y nueve de sus victorias las había conseguido contra biplanos Fokker D.VII. Después de la guerra regresó a América y se hizo granjero, pero al empezar la II Guerra Mundial, Lussier se unió inmediatamente a la Real Fuerza Aérea Canadiense cuando los Estados Unidos eran todavía neutrales, y colaboró en las escuelas de operadores de radio con el rango de Jefe de Esqn. Después de esta guerra regresó a su granja en América, y murió después de su jubilación en Westminster, Maryland, en diciembre de 1974.

Otro americano que voló en las filas del 73° Esqn. en 1918 era Norman Cooper, cuyo verdadero nombre era E. S. Tooker. Al principio sirvió como soldado raso en la Columna de Abastecimiento de la 3ª División Canadiense desde junio de 1916 hasta agosto de 1917, y después entró en el RFC. Los servicios prestados y sus seis victorias le valieron la concesión de la DFC británica y terminó la guerra con el empleo de capitán.

Los cuatro siguientes ases del Camel formaban parte de antiguos escuadrones del RNAS. Malcolm C. Howell alcanzó la categoría de as en el 208° Esqn. en 1918 a pesar de haber sido herido al principio de su carrera el 15 de mayo. Sin embargo, el 28 de julio compartió el derribo de un biplaza Rumpler y consiguió su quinta victoria el 5 de octubre. Malcolm Clifford Howell había nacido el 1 de diciembre de 1895 y vivía en "Boonton", Nueva Jersey. Tras dejar la escuela entró en el negocio inmobiliario de su padre en mayo de 1917, pero en julio ya se había presentado voluntario para entrar en el RFC. Tras su adiestramiento de vuelo marchó a Francia en abril de 1918 y fue destinado al 208° Esqn. poco después. Sin embargo, fue herido en un accidente el 15 de mayo, aunque antes de haberse recuperado regresó al Esqn. y antes de que la guerra acabase consi-

Emile J. Lussier fue el piloto americano de Camel que más victorias consiguió al lado de los británicos. Su avión lleva las dos barras blancas verticales del 73º Esqn. de la RAF. Nueve de sus once victorias fueron contra biplanos Fokker D.VII.



guió cinco victorias, tres cazas y dos biplazas. Falleció en Westchester, Nueva York, en junio de 1976.

Otros tres pilotos de Camel sirvieron en el 210º Esqn.: Pineau, Buchanan y Unger. Cleo Francis Pineau había nacido en Alburquerque, Nuevo Méjico, el 23 de julio de 1893. Una de sus pasiones de antes de la guerra eran las carreras de motocicletas y sin duda la velocidad dominaba su pensamiento. Quizás por esa razón se unió al RFC en Canadá durante el mes de diciembre de 1917. Tras completar su adiestramiento en Inglaterra fue destinado al 210º Esqn. y consiguió su primera victoria el 6 de septiembre contra un Fokker D.VII. Su 6ª y última victoria se produjo el 8 de octubre y fue su sexto biplano Fokker. Pero aquel mismo día fue derribado por un triplano Fokker y fue hecho prisionero. Al haber sobrevivido se le concedió la DFC, y regresó a los Estados Unidos cuando fue liberado del campo de prisioneros. En mayo de 1972 falleció en Williamsport, Pensilvania.

Archibald Buchanan nació en Long Island, Nueva York, el 5 de octubre de 1892. Marchó a Inglaterra para unirse al RNAS, pero cuando se convirtió en piloto operativo el RFC y el RNAS se habían convertido en la RAF. Sin embargo, se distinguió durante el verano de 1918 al conseguir siete victorias, seis cazas y un globo cautivo, lo cual le valió la concesión de la DFC. El 17 de octubre tuvo que aterrizar en Ostende, Bélgica, y fue informado por los habitantes locales de que era la primera persona aliada que había entrado en la ciudad tras la retirada de los alemanes aquella misma mañana. Sin embargo, menos de dos semanas después, el día 30, Archie Buchanan fue derribado por un as de la *Jasta* 23: Michael Hutterer, y pasó los últimos 12 días de la guerra prisionero.

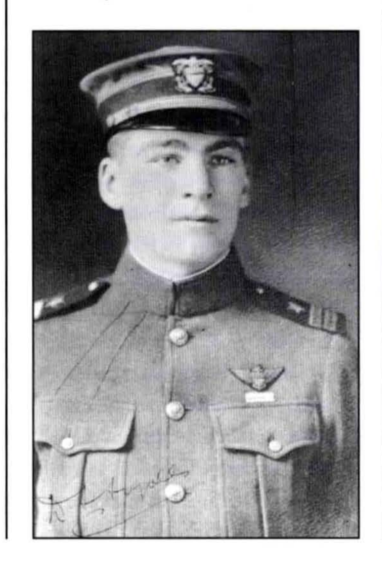
Kenneth R. Unger era originario de Newark, Nueva Jersey, donde había nacido el 19 de abril de 1898, pero se trasladó a vivir a Madison poco antes de la I Guerra Mundial. Como muchos otros fue rechazado por el USAS a pesar de haber aprendido a volar y estar en posesión de un Certificado de Piloto Americano. Resuelto a volar, viajó hasta Canadá donde se unió al RFC y después de su adiestramiento y de ser enviado a Inglaterra, pasó a Francia donde el 11 de junio fue destinado al 210º Esqn. En el curso de un masivo combate aéreo el 26 de junio él, su jefe de escuadrilla y otro piloto compartieron nada menos que el derribo de cuatro cazas alemanes (durante la I Guerra Mundial, los derribos compartidos se contabilizaban en el registro de victorias de los pilotos) y su quinta victoria se produjo el 20 de julio. Entre entonces y el final de la guerra consiguió reclamar diez victorias más y fue condecorado con la DFC. Después de la guerra Ken Unger trabajó en el Servicio de Correo Aéreo de los Estados Unidos haciendo la línea entre Salt Lake City y Oakland, abrió una escuela de vuelo y actuó en exhibiciones aéreas en el aeropuerto de Hadley. Durante una de esas exhibiciones en 1932 su aparato tuvo una avería en el aire, pero él consiguió saltar en paracaídas. Durante la II Guerra mundial pilotó aviones de carga en la Marina de los Estados Unidos alcanzando el empleo de capitán de corbeta. Falleció en Florida, donde se había retirado en 1958, el 6 de enero de 1979.

Además de los pilotos americanos del USAS, en 1918 también había muchos pilotos de la Marina de los Estados Unidos que operaban en diversas unidades en Inglaterra, Francia e Italia, y uno de ellos alcanzó la categoría de as volando con la RAF. David Sinton Ingalls, de Cleveland, Ohio, había nacido el 28 de enero de 1899 y había estudiado en Yale. A finales

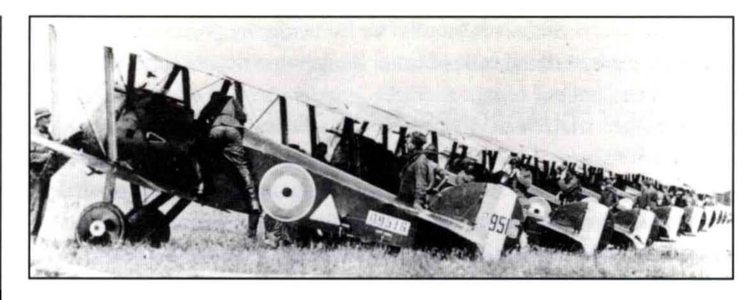


Cleo F. Pineau, que antes de la guerra había sido corredor de carreras de motocicletas, derribó seis Fokker D.VII en 1918 con lo cual se convirtió en as, pilotando Camel con el 210º Esqn. de la RAF.

David S. Ingalls, al que aquí vemos con el uniforme de la Marina, fue el único as de la Marina de los EE.UU. durante la I Guerra Mundial. Al principio fue agregado a un Esqn. del RNAS con base en la costa francesa del Canal de la Mancha. Posteriormente consiguió seis victorias piiotando Camel en el 213º Esqn. de la RAF.



Los Camel F.I del 148º Esqn. Aéreo alineados en Petit Synthe el 6 de agosto de 1918. El avión que está más cerca, el D9516, fue derribado el 28 de agosto y su piloto, Tte. G. V. Siebold, perdió la vida en combate.



de 1916 había entrado en un club de vuelo. Al llegar a la edad de 18 años fue aceptado en la Marina norteamericana como Aviador Naval Nº 85 y a finales de 1917 se encontraba agregado a un Esqn. del RNAS en la costa francesa del Canal de la Mancha. Ganó experiencia en el 13er Esqn. Naval y después pasó a pilotar bombarderos en el 17º Esqn. Naval, que se convertiría en 217º Esqn. de la RAF en abril de 1918. En agosto regresó a su antigua unidad de caza, que ahora era el 213º Esqn. de la RAF, y empezó a anotarse victorias. Sus seis primeras victorias de aquel verano le valieron la concesión de la DFC británica, de la DSC, de la *Légion d'Honneur* francesa y de una mención honorífica. Fue el único as de la Marina norteamericana en la I Guerra Mundial. Después de la guerra se dedicó a la abogacía, pero en la II Guerra Mundial sirvió como piloto trasladando aviones al otro lado del océano y después como capitán de fragata, retirándose con el grado de contralmirante de la Reserva Naval de los Estados Unidos tras haber combatido en las islas Salomón en 1942. Durante esa guerra le fue concedida una Estrella de Bronce y la Legión de Mérito. Después de la II Guerra Mundial llegó a ser presidente de la compañía aérea Pan American y también estuvo en el negocio de la publicidad. En 1958 reanudó la práctica de la abogacía y falleció en Hunting Valley, Ohio, el 26 de abril de 1985.

ITALIA

A finales de 1917 fueron enviados a Italia tres escuadrones británicos de Camel para ayudar en la lucha de los aliados italianos de Inglaterra contra los austrohúngaros en el noreste de Italia: los Escuadrones 28º, 45º y 66º. Dos ases de estos escuadrones eran americanos: H. K. Boyson y C. G. Catto.

Howard Kock Boyson había nacido en Dallas, Tejas, en 1892 y posteriormente vivió en Chicago, Illinois. Se presentó voluntario para entrar en el RFC en junio de 1917 en Canadá y después del período de adiestramiento fue destinado al 66º Esqn. cuando todavía estaba equipado con Sopwith Pup. Una vez que el Esqn. fue reequipado con Camel, fue enviado a Italia con su unidad y consiguió su primera victoria antes de que terminase el año 1917. En mayo de 1918 añadió cuatro victorias más a su registro y recibió la Medalla de Plata Italiana al valor militar.

Charles Grey Catto también procedía de Dallas, Tejas, donde había nacido el 7 de noviembre de 1896. Estaba estudiando medicina en la Universidad de Edimburgo, Escocia, cuando estalló la guerra, pero cuando intentó alistarse sus padres se opusieron. Continuó con sus estudios pero al final consiguió entrar en el RFC y fue enviado a Italia para unirse al 45º Esqn. en marzo de 1918. Durante la primavera y el verano de aquel año consiguió seis victorias, entre ellas una contra un biplaza Brandemburg al que obligó a aterrizar dentro de las líneas aliadas el 7 de junio. Des-

Howard Burdick, de Brooklyn, era el piloto del 17º Esqn. Aéreo con más victorias en su registro. Burdick era miembro del Grupo de aviadores de Toronto.



pués de la guerra acabó sus estudios en Edimburgo y posteriormente ejerció como médico en Tejas. Falleció el 24 de junio de 1972.

Los escuadrones americanos de Camel

A principios de 1918 había bastantes pilotos americanos prestando servicio en la RAF para formar dos escuadrones de caza. Los que estaban destinados en ellos tenían dos líneas de pensamiento: por una parte, todos eran americanos y, por otra, todos ellos eran inexpertos y estar en el frente en una unidad fogueada en combate podía suponer mayores posibilidades de supervivencia. A pesar de todo, los pilotos destinados en el 17º o el 148º Esqn. no tenían otra alternativa que hacer todo lo que pudiesen.

El 17º Escuadrón Aéreo

El 17º Esqn. de Caza se creó en los Estados Unidos en 1917. Tras ser enviado a Francia empezó a operar en julio de 1918, formando parte de la 65ª Ala británica. Esta unidad produjo varios ases, el más sobresaliente de los cuales fue Howard Burdick, originario de Brooklyn, Nueva York, nacido el 12 de diciembre de 1891. Burdick recibió la DFC por haber conseguido ocho victorias durante septiembre y octubre de 1918, todas confirmadas: cuatro biplanos Fokker y cuatro aparatos biplaza. Su hijo, Clinton D. Burdick, también fue un as durante la II Guerra Mundial pilotando Mustang de la 8ª Fuerza Aérea que operaba desde Inglaterra. Howard Burdick falleció en Los Ángeles en enero de 1975.



Howard Clayton Knots procedía de Carlinsville, Illinosis, aunque había nacido en Girar el 25 de agosto de 1895. Entró en el USAS y fue adiestrado en Canadá. Una victoria conseguida en agosto de 1918 y cuatro más obtenidas durante el mes de septiembre le valieron alcanzar la categoría de as. Fue condecorado tanto con la DFC británica como con la Cruz de Servicios Distinguidos americana. El 14 de octubre fue derribado y hecho prisionero, pero durante el viaje en tren hacia el campo de prisioneros vio que algunos aviones enemigos eran transportados al frente por ferrocarril. De alguna manera consiguió provocar un incendio que destruyó siete biplanos Fokker. Estuvo a punto de ser fusilado, pero al final sobrevivió. Después de la guerra se dedicó al ejercicio de la abogacía convirtiéndose en un eminente letrado especializado en asuntos aeronáuticos. Falleció a causa de un ataque cardiaco el 23 de noviembre de 1942 a la edad de 47 años.

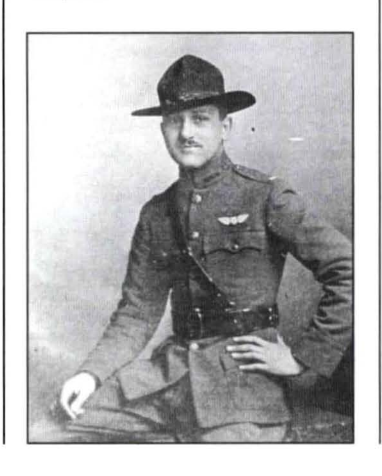
George A. Vaughn Jr. podría haber sido incluido en la sección de este libro dedicada al SE5, ya que había conseguido siete victorias con este avión en las filas del 84º Esqn. británico durante los meses de junio a agosto de 1918. George, que también procedía de Brooklyn, Nueva York, había nacido el 20 de mayo de 1897 y había estudiado en Princeton, donde entró en el Aeroclub de la universidad en 1917. Después de entrar en el USAS llegó a Inglaterra, y después de pasar una temporada trasladando



Howard C. Knotts pilotó Camel en el 17º Esqn. Aéreo, a bordo de los cuales consiguió sus seis victorias confirmadas, a las cuales añadía siete más incendiando un tren que transportaba cazas Fokker, una audaz hazaña que realizó cuando era prisionero de guerra.

George A. Vaughn Jr. pilotó Camel en el 17º Esqn. Aéreo tras haber pilotado SE5 en el 84º Esqn. de la RAF. Fue un as en ambas unidades llegando a acumular un total de 13 victorias.

Lloyd A. Hamilton alcanzó la categoría de as en dos escuadrones, el 3º de la RAF y el 17º Esqn. Aéreo. Realizó una devastadora incursión contra el aeródromo de Varssenaere, Bélgica, el 12 de agosto de 1918, pero perdió la vida en combate doce días después.





Uno de los pintorescos y célebres pilotos americanos de la Gran Guerra era Elliott White Springs, de Carolina del Sur. Su primera victoria fue un Pfalz DIII que derribó el 1 de junio de 1918 mientras volaba con el 85º Esqn. de la RAF. Al terminar el mes su registró ascendía a cuatro victorias. En julio pasó al 148º Esqn. Aéreo americano y terminó la guerra con 16 victorias. Aquí le vemos junto a su Sopwith Camel con emblemas británicos.

Excepto una, Field Kindley consiguió sus 12 victorias pilotando Camel en el 148º Esqn. Aéreo. Murió en un accidente aéreo en febrero de 1919.



aviones a Francia, fue destinado al 84º Esqn. De sus siete victorias conseguidas con esta unidad, seis fueron consideradas derribos confirmados y una de ellas como fuera de control. El 27 de agosto fue trasladado al 17º Esqn. como jefe de escuadrilla, tras lo cual añadió seis victorias más a su registro, a pesar de la diferencia entre su anterior aparato, el SE5 con motor en línea, y el nuevo avión, el Camel de motor radial. Después de la guerra siguió interesado por la aviación y se hizo ingeniero aeronáutico, tras lo cual llegó a ser miembro de la Academia de Aeronáutica Casey Jones en el Aeropuerto de La Guardia en Nueva York. Falleció a causa de un tumor cerebral en Staten Island, el último día de julio de 1989.

Otro americano que consiguió la categoría de as en dos unidades británicas fue Lloyd A. Hamilton, originario de Troy, Nueva York, nacido el 13 de junio de 1894. Tras haber terminado su educación en la Universidad de Siracusa en 1916, ingresó en la Universidad de Harvard cuando los Estados Unidos entraron en guerra y se alistó en la aviación. Tras llegar a Inglaterra durante el otoño de 1917 fue destinado al 3er Esqn. en marzo de 1918 y entre el 11 de abril y el 3 de junio dio cuenta de cinco aviones enemigos. Hamilton fue después destinado al 17º Esqn. Aéreo para ayudar a completar la instrucción de sus pilotos, y después se convirtió en jefe de escuadrilla cuando la unidad marchó al frente. Durante el mes de agosto derribó otros tres aviones alemanes y dos globos cautivos, lo cual elevaba su registro a diez victorias. Fue condecorado con la DFC británica y una DSC americana, y en ambas citaciones se mencionaba su valeroso ataque contra el aeródromo de Varssenacre, en Bélgica, que tuvo lugar el 13 de agosto, en el curso del cual destruyó con su escuadrilla aviones y hangares y ametralló un castillo cercano donde se alojaban oficiales alemanes entre los que provocó numerosas bajas. Finalmente fue derribado por disparos antiaéreos el 24 de agosto y perdió la vida al estrellarse su aparato.

Robert M. Todd alcanzó la categoría de as en el 17º Esqn. durante el mes de agosto de 1918. Todd, nacido en Cincinnati, Ohio, el 24 de junio de 1897, era estudiante de ingeniería en la universidad local e ingresó en el USAS en agosto de 1917; después, aquel mes de octubre, se licenció en la escuela de Aeronáutica de la Universidad del Estado de Ohio. Destinado en el 17º Esqn. en Francia reclamó su quinta victoria el 26 de agosto, pero después fue derribado durante un masivo combate contra la *Jasta* 2 y la *Jasta* 27. Siete Camel del Esqn. fueron derribados aquel día. Todd resultó herido y fue hecho prisionero; se cree que fue derribado por el Tte. Rudolf Klimke, del *Jasta 27*, con lo que el alemán conseguía la victoria número 13 de su total final de 16. Después de la Guerra, Todd se dedicó a la ingeniería y sirvió en el USAAC durante la II Guerra Mundial, tanto en los Estados Unidos como en Inglaterra. En 1982 fue por fin condecorado con el Corazón Púrpura, 64 años después de ser herido el 26 de agosto de 1918. Falleció en La Jolla, California, el 20 de enero de 1988.

William D. Tipton, nacido en Jarretsville, Maryland, el 11 de diciembre de 1892 se convirtió en as en el 17º Esqn., ingresó en el USAS y fue enviado a Francia a principios de 1918 para conseguir experiencia junto a los británicos. Al igual que Hamilton, fue destinado al 3er Esqn. el 12 de marzo, y en mayo de 1918 derribó dos aviones biplaza alemanes. El 21 de junio fue trasladado al 17º y posteriormente se le encomendó el mando de la Escuadrilla B. Durante el mes de agosto *Tip* añadió a su cuenta de victorias un globo cautivo y dos biplanos Fokker pero, como

Bob Todd, fue derribado en combate el 26 de agosto y cayó prisionero. Después de la guerra fue condecorado con la DFC. También, igual que Todd, Bill Tipton participó en la II Guerra Mundial en las filas del USAAC, y alcanzó el empleo de coronel, pero perdió la vida en un accidente aéreo cuando pilotaba un P47 Thunderbolt en Odema, Ohio, el 12 de diciembre de 1945.

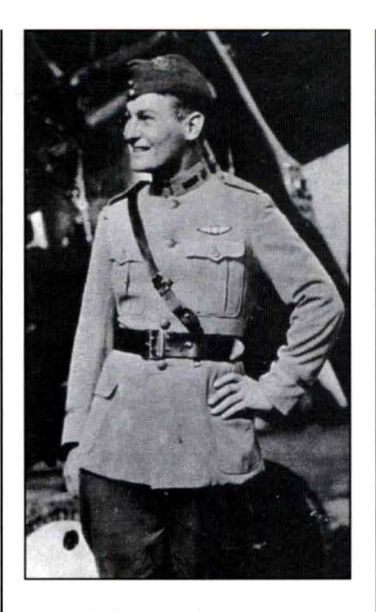
EL 148º ESCUADRÓN AÉREO

Esta unidad se constituyó en Kelly Field, Tejas, a finales de 1917. Una vez en Francia y bajo el control de la RAF en julio de 1918 produjo cinco ases, y otros dos de sus pilotos alcanzaron también la categoría de as sumando las victorias conseguidas mientras estuvieron destinados en otras unidades. Con mucho, el piloto más famoso y peculiar del 148º fue Elliott White Springs.

Springs había nacido en Fort Hill, Carolina del Sur, el 31 de julio de 1896 y después vivió en Lancaster. Se educó en la Academia Militar Culver y en la Universidad de Princeton, después de lo cual fue entrenado como cadete de aviación a finales de 1917. Su primer destino fue al 85º Esqn., donde pilotó SE5 y en junio de 1918 se anotó cuatro victorias con esa unidad antes de ser enviado al recién formado 148º Esqn. de Caza. En esta unidad se le encomendó el mando de una escuadrilla y derribó 12 aviones enemigos más –diez de ellos biplanos Fokker– lo cual le valió ser condecorado con la DFC y la DSC. Más adelante llegó a ocupar el cargo de Jefe del 148º cuando esta unidad y el 17º pasaron a formar parte del 4º Grupo de Caza. Escribió varios libros, el más famoso de los cuales fue el titulado *War Birds* (Pájaros de guerra), que estaba basado en el diario de John McG Grideder, otro americano que perdió la vida combatiendo en el 85º Esqn. con Springs. Falleció en un hospital de Nueva York a causa de un cáncer el 15 de octubre de 1959.

Henry Robinson Clay Jr. alcanzó también la categoría de as en el 148º Esqn. Había nacido en Plattsburg, Missouri, el 27 de noviembre de 1895, y después vivió en Fort Worth, Tejas. Hank Clay fue a Inglaterra con los aprendices del USAS, y adquirió experiencia de combate en el 43º Esqn. de la RAF en mayo de 1918, en el que consiguió una victoria sin confirmar antes de ser trasladado al 148º. En agosto y septiembre derribó ocho aviones alemanes, fue condecorado con la DFC y la DSC y después se le encomendó el mando del 41º Esqn. Aéreo, pero la guerra terminó antes de que su unidad entrase en acción. Clay fue una de las víctimas de la gran epidemia de gripe que azotó al mundo hacia el final de la I Guerra Mundial y falleció en Coblenza, Alemania.

Clayton L. Bisell alcanzó la categoría de as en el 148º. Era originario de Kane, Pensilvania, donde había nacido el 29 de julio de 1896 y había obtenido el título de licenciado en derecho por la Universidad Valperiso de Indiana. Después ingresó en el USAS y estando encuadrado en el 148º fue condecorado con la DFC británica y la DSC americana por sus seis victorias conseguidas entre agosto y octubre de 1918. En 1919 se le confió el mando del 639º Esqn. Aéreo en la Alemania ocupada y continuó en la Fuerza Aérea, llegando a alcanzar el empleo de general de división. Después de la II Guerra Mundial fue agregado aéreo en Londres entre 1946 y 1948. Se retiró en 1950 y falleció el 24 de septiembre de 1972 en Murfreesboro, Tennessee.



Henry R. Clay Jr., al que aquí vemos junto a un Camel, derribó ocho aviones alemanes mientras estuvo destinado en el 148º Esqn. Aéreo. Sobrevivió a la guerra pero murió a causa de la epidemia de gripe en febrero de 1919.

Clayton L. Bissell, del 148º Esqn. Aéreo, a quien vemos en esta fotografía convenientemente abrigado con una bufanda, consiguió seis victorias en 1918. Después de la guerra tuvo una distinguida carrera en la Fuerza Aérea de los EE.UU. hasta su retiro en 1950.



LOS ASES AMERICANOS DEL SERVICIO AÉREO DE LOS EE.UU.

Al no disponer de aviones de combate propios, el USAS dependía de los aviones procedentes de Francia y Gran Bretaña para que sus pilotos pudiesen combatir al lado de los aliados. Por lo que respecta a los cazas, los americanos podían pilotar diversos aparatos en las filas de los británicos y los franceses, pero las unidades del USAS destacadas en Francia estaban equipadas únicamente con los Nieuport 28.

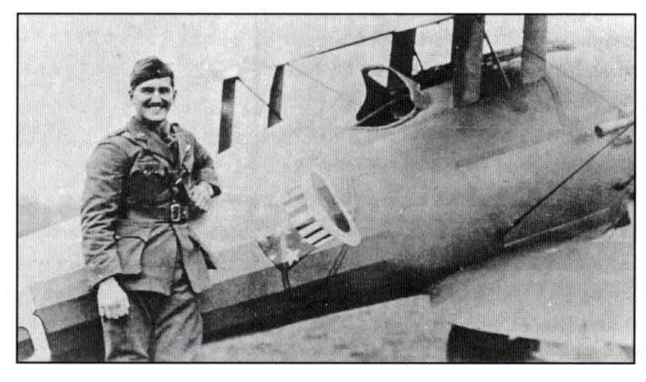
Puede parecer extraño que este caza francés no entrase en acción con su propia fuerza aérea, y parece evidente que los pilotos franceses consideraban que el SPAD XIII, que ya había comenzado a sustituir al eficaz SPAD VII, era un aparto de primera categoría, por lo que el nuevo diseño de Nieuport 28 estaba disponible en grandes cantidades para los americanos. Entre las primeras unidades americanas que llegaron a Francia estaba el 95º Esqn. de Caza, que llegó durante el mes de noviembre de 1917, seguido por el 94º, activado en Francia en marzo de 1918. Durante este período la *Escadrille Lafayette* se convirtió en el 103º Esqn. Aéreo. Según fue avanzando el año estas unidades fueron seguidas rápidamente por otros escuadrones.

Los primeros Nieuport que llegaron para equipar al 94º y al 95º no llevaban armas, pero a pesar de ello, las unidades efectuaron varias cautelosas patrullas a lo largo del frente para obtener experiencia. Cuando llegó el armamento, empezó la guerra para el USAS. Estas unidades se integraron después en el 1er Grupo de Caza americano.

El 1er Grupo de Caza americano

Una vez que el USAS empezó a desplegarse en Francia, los escuadrones de caza se fueron integrando gradualmente en grupos. El 1er Grupo de Caza acabaría estando integrado por los escuadrones 94º, 95º, 27º y 147º. El Grupo estaba bajo el mando del capitán de corbeta Bert M. Atkinson.

Douglas Campbel, que durante la primavera de 1918 volaba con el 94º Esqn., entró en la historia como el primer piloto americano entrenado en los Estados Unidos que alcanzó la categoría de as. Campbel nació en San José, cerca de San Francisco, el 7 de junio de 1896, y había estudiado en Harvard cuando vivía en Mt. Hamilton. Después, en Cornell, inició su



Douglas Campbell fue el primer piloto adiestrado en los Estados Unidos que alcanzó la categoría de as. Consiguió seis victorias combatiendo en las filas del 94º Esqn. Aéreo durante la primavera de 1918 antes de ser herido. Aquí le vemos junto a un Nieuport 28 que lleva el famoso emblema del sombrero de copa del 94º.

adiestramiento como aviador, que completó en Francia antes de ser destinado al 94º en enero de 1918. Consiguió su primera victoria el 14 de abril. Sus victorias contra dos Pfalz Scout y cuatro biplazas Rumpler le valieron se condecorado con la DSC con cuatro Hojas de Roble, la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* francesa con dos palmas. El 5 de junio fue herido y regresó a los Estados Unidos y no volvió a Francia hasta después de terminada la guerra. En 1935 entró en la compañía Pan American Airways de la que llegó ser vicepresidente en 1939 y director general en 1948. Tras retirarse a Cos Cob, Connecticut, en 1963, falleció en Greenwich, Connecticut, el 16 de diciembre de 1990.

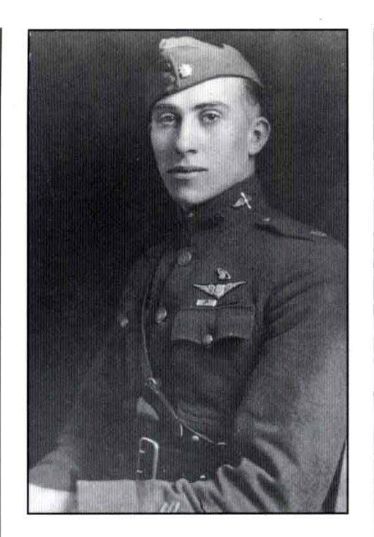
David Peterson (que ya fue mencionado en el capítulo uno) alcanzó la categoría de as en el 94º después de haber volado en las filas francesas, pero Edward Vernon Rickenbacker alcanzó la categoría de as en mayo de 1918. *Rick* fue además el "as de los ases" americano con sus 26 victorias, aunque hasta 1960 no consiguió que se le reconociese la confirmación de una de ellas. También su país tardó 12 años en concederle la Medalla de Honor; fue el segundo piloto de caza norteamericano de la I Guerra Mundial que recibió este galardón.

Rickenbacker había nacido en Columbus, Ohio, el 8 de octubre de 1890 y la primera etapa de su vida estuvo siempre dominada por su pasión por la velocidad, concretamente por las carreras de automóviles. En 1916 marchó a Inglaterra para trabajar en la industria del automóvil, pero se contagió con la fiebre de la guerra y cuando los Estados Unidos entraron en la contienda, entró como conductor en el Estado Mayor del general John J. Pershing. Consiguió ser trasferido a la aviación y a principios de 1918 estaba ya destinado en el 94º Esqn. Entre abril y mayo derribó seis aparatos alemanes, pero después una infección en los oídos le mantuvo alejado del frente hasta finales del verano. Tras regresar al 94º antes de que empezase el mes de octubre elevó su cuenta de victorias hasta 25, además de una victoria más sin confirmar. Fue condecorado con la DSC con nueve Hojas de Roble, la *Croix de Guerre* francesa con tres palmas y por último con la *Légion d'Honneur*. Después de la guerra volvió al negocio automovilístico y al de la aviación civil, llegando a crear su propia empresa y una línea aérea. En la II Guerra Mundial realizó varias giras para elevar la moral de los hombres que estaban siriviendo en el frente, y en 1942 tuvo la suerte de sobrevivir a un accidente aéreo en el Pacífico, a consecuencia del cual pasó tres semanas a la deriva en una balsa. Falleció el 27 de julio de 1973 en Zúrich, Suiza.

Con el transcurso de 1918 el 94º fue produciendo más ases. Hamilton Coolidge, de Brooklyn, nacido el 1 de septiembre de 1895, empezó a volar después de haber estudiado en Harvard e ingresó en el Servicio Aéreo en marzo de 1917. Trabajó en París en cometidos de organización y no completó su adiestramiento de vuelo hasta más tarde, pero al final consiguió ser destinado al frente. Derribó cinco aviones enemigos y tres globos cautivos, pero perdió la vida en combate el 27 de octubre de 1918. Después de la

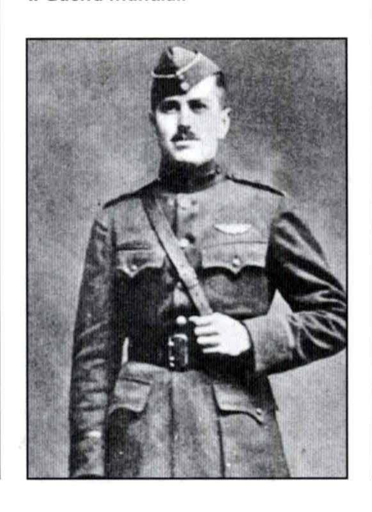


El Cap. Reid McK Chambers junto a un originalmente decorado SPAD S.XIII del 94º Esqn. Aéreo (después de la guerra).



James A. Meissner estuvo primero destinado en el 94º Esqn. y después estuvo al mando del 147º Esqn. Aéreo. Cuando consiguió su primera victoria tuvo suerte de escapar ileso cuando se desprendió el revestimiento del ala superior de su Nieuport 28. Sin arredrarse consiguió siete victorias más. Su retrato muestra su DSC con Hojas de Roble, la *Croix de Guerre* y dos palmas y encima de las alas de piloto lleva la insignia del 94º Esqn.

Sumner Sewell derribó cinco aviones y dos globos cautivos mientras estuvo destinado en el 95º Esqn. Aéreo. Después de la guerra tuvo éxito en su carrera como político y llegó a ser senador estatal y gobernador del Estado de Maine durante los años de la II Guerra Mundial.



guerra se le concedió la DSC, que se sumaba a su *Croix de Guerre* francesa con una palma. También tenía cuatro victorias no confirmadas.

Reed McKinley Chambers, nacido el 18 de agosto de 1894 en Onaga, Kansas, ingresó en la Guardia Nacional de Tennesee en 1914 y sirvió en la frontera con Méjico en 1916. Tras unirse al servicio Aéreo, fue destinado al 94º Esqn. y al final de la guerra había conseguido siete victorias confirmadas, entre ellas una contra un globo cautivo. Recibió la DSC y tres Hojas de Roble, así como la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* con dos palmas, una Estrella de Plata y un Estrella de Bronce. Después de la guerra trabajó como piloto de pruebas, colaboró con Eddie Rickenbacker en la dirección de su compañía de líneas aéreas, y después creó un grupo asegurador para compañías aéreas. En 1968 voló como segundo piloto en un reactor F-106 y atravesó la barrera del sonido. Falleció en St. Thomas, en las islas Vírgenes, el 16 de enero de 1972.

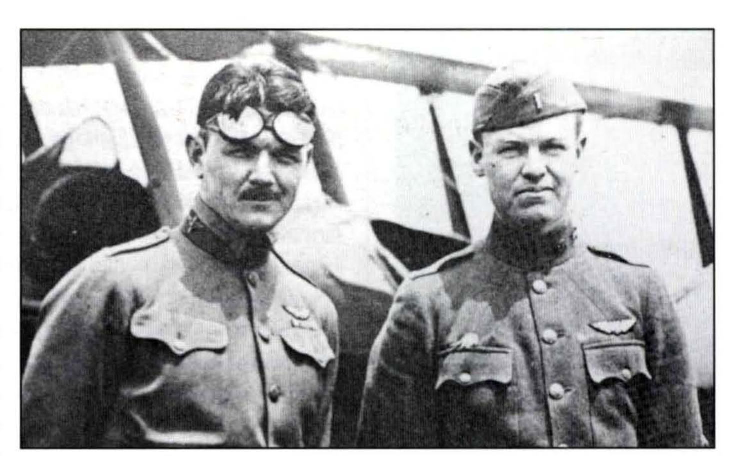
Otro as con siete victorias en su haber destinado en el 94º fue Harvey Weir Cook que procedía de Wilkenson, Indiana, pero también había vivido en Ohio antes de la guerra. Estuvo destinado en el 94º durante los últimos meses de la I Guerra Mundial y consiguió derribar tres aviones enemigos y cuatro globos cautivos, lo cual le valió la concesión de la DSC con una Hoja de Roble. Durante la II Guerra Mundial sirvió en el Cuerpo de Aviación, pero perdió la vida pilotando un caza P-40 en Nueva Zelanda el 25 de marzo de 1943 a la edad de 50 años.

James A. Meissner, procedente de Brooklyn, Nueva York, aunque había nacido en Nueva Escocia el 20 de julio de 1896, era también otro de los pilotos destinados en el 94º Esqn. Tras haber estudiado en la Universidad de Cornell, *Jimmy* Meissner se alistó en el Servicio de Aviación en 1917. En Francia consiguió su primera victoria el 2 de mayo de 1918, pero tuvo suerte de sobrevivir a aquel combate, porque el revestimiento del ala superior de su aparato se desprendió. Fue condecorado con la DSC y después consiguió cuatro victorias más encuadrado en el 94º, una de ellas por colisión, lo cual le valió una segunda DSC antes de que se le confiase el mando del 147º Esqn. Aéreo, con el que derribó cuatro aparatos enemigos más. Después de la guerra fue miembro de la Guardia Nacional de Alabama, de la que posteriormente llegaría a ser jefe. Falleció el 16 de enero de 1936.

Durante el mes de julio de 1918 el 94º y el 95º empezaron a cambiar sus Nieuport por SPAD XIII y las dos nuevas unidades del Grupo (1er Grupo de Caza) empezaron también a ser reequipadas.

En el 95º Esqn. estuvieron destinados dos pilotos que consiguieron siete victorias. El primero de ellos era Sumner Sewell, originario de Bath, Maine, nacido el 17 de junio de 1897, y graduado por la Universidad de Harvard. Al principio sirvió en Francia en el Servicio de Ambulancias norteamericano entre febrero y agosto de 1917 y se alistó en el USAS en París. Después de su adiestramiento de vuelo fue destinado al 95º Esqn. en febrero de 1918. Acabó siendo nombrado jefe de escuadrilla, pero no inauguró su cuenta de victorias hasta el 3 de junio. El 5 de noviembre consiguió su 7ª victoria, uno de los dos globos cautivos que incendió en días sucesivos que se sumaban a sus cinco victorias contra aviones enemigos. Con dos DSC y la *Croix de Guerre*, la Orden de Leopoldo belga y la Medalla del Aeroclub de América, regresó a su país en 1919. Una de las victorias que no se le habían reconocido fue el derribo de un Fokker D.VII cuyo piloto se perdió y aterrizó en el aeródromo del 95º Esqn. Sewell es-

tuvo entre los hombres que capturaron al piloto antes de que pudiese despegar de nuevo. Sewell entró en política y llegó a ser senador estatal en la década de 1930, y después fue gobernador de Maine ente 1941 y 1945. En los años sesenta llegó a ser presidente del Banco Nacional de Bath y falleció en su ciudad natal el 26 de enero de 1965.

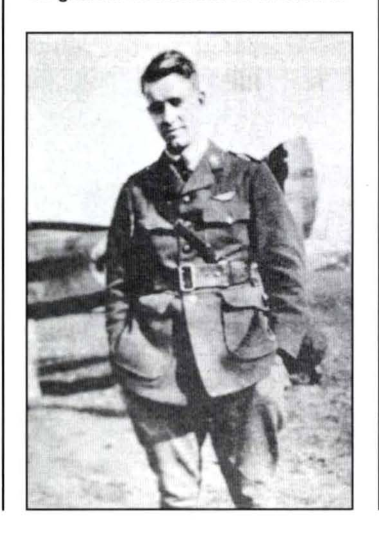


Lancing C. Holden Jr. (a la izquierda) voló inicialmente con la *Escadrille* N471 francesa. Posteriormente derribaría cinco globos cautivos y dos aviones enemigos estando ya destinado en el 95º Esqn. aéreo. A su derecha está Zenos Miller, del 27º Esqn. Aéreo, que se convirtió en as el día en que fue derribado y hecho prisionero, el 20 de julio. Obsérvese la insignia del 27º Esqn. Aéreo que Miller lleva encima del bolsillo derecho.

Landing C. Holden Jr. era originario de Nueva York donde había nacido el 8 de octubre de 1896. Estudió en la Universidad de Princeton donde formó parte del grupo de vuelo. Tras marchar a Francia fue agregado a la *Escadrille* N 471 francesa entre abril y julio de 1918. Ya destinado en el 95º Esqn. consiguió derribar dos aviones enemigos y cinco globos cautivos, lo cual le valió la concesión de la DSC con Hojas de Roble, tras haber sobrevivido al ser derribado el 10 agosto. Después de terminar sus estudios en Princeton tras la guerra se hizo arquitecto como su padre. En 1924 regresó a Francia donde contrajo matrimonio y al año siguiente *Denny*, como se le conocía, sirvió junto con otros americanos en Marruecos contra los levantamientos de los rifeños con el empleo de capitán. Por sus servicios fue condecorado con la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre*. En 1932 trabajó durante una breve temporada en Hollywood colaborando en la realización de películas antes de regresar a Nueva York. Sirvió como oficial en la Guardia Nacional y estando destinado en el 102º Esqn. de Observación perdió la vida cuando su avión se estrelló a causa del mal tiempo cerca de Sparta, Tennesee, el 13 de noviembre de 1938.

Rochester, Nueva York, fue la ciudad natal de Edward P. Curtiss, nacido el 14 de enero de 1897. En 1917 ingresó en el USAS y en febrero estaba destinado en Francia en el 95º Esqn. Permaneció en esta unidad durante todo el año 1918, y consiguió seis victorias por las que fue condecorado con la DSC. Después de la guerra trabajó para la compañía Eastman Kodak en Nueva York y en la II Guerra Mundial alcanzó el empleo de general de división de la USAAF. Falleció en su ciudad natal el 13 de marzo de 1987.

Ed Curtis ingresó en el USAS en 1917 y se convirtió en un as con seis victorias estando destinado en el 95º Esqn. Durante la II Guerra Mundial llegó a alcanzar el empleo de general de división de la USAAF.



Harold R. Buckley, historiador extraoficial del 95º Esqn. por su libro *Squadron 95*, había nacido en Westfield, Massachussets, el 4 de abril de 1896. Buckley fue otro de los pilotos que comenzaron la guerra en el Servicio de Ambulancias e ingresó en el USAS en París después de lo cual fue destinado al 95º en marzo de 1918. El derribo de cuatro aviones enemigos y un globo cautivo le sirvieron para alcanzar la categoría de as y para recibir una DSC con Hojas de Roble, la *Croix de Guerre* y una medalla del Aeroclub de América. Después de la guerra vivió durante algún tiempo en París, donde escribió su libro en 1933 ilustrado con dibujos de Lansing Holden. Buckley falleció en Rigby, Idaho, el 13 de junio de 1958.

James Knowles Jr. nació en Cincinnati el 27 de diciembre de 1897. Tras terminar su educación en Harvard, fue aceptado en el servicio de Aviación en abril de 1917 y destinado al 95º Esqn. a finales de junio de 1918. Sus cinco victorias confirmadas y dos probables le valieron ser condecorado



Durante el mes de julio de 1918 el 94º y el 95º empezaron a cambiar sus Nieuport por SPAD S.XIII. Aquí vemos a unos S.XIII, fabricados por Bleriot, que están siendo montados por mecánicos americanos. Obsérvese el segundo avión del hangar.

con la DSC con Hojas de Roble y la *Croix de Guerre*, además de la Medalla del Aeroclub de América. Falleció en San Luis, Missouri, el 21 de febrero de 1971.

Como ya se ha mencionado, las otras nuevas unidades equipadas con el Nieuport 28 desde junio de 1918 eran los Escuadrones aéreos 27º y 147º. Donald Hudson, del 27º Esqn., procedía de Kansas City, Missouri, aunque había nacido en Topeka el 21 de diciembre de 1895. Estuvo destinado en el Esqn. desde el mes de noviembre y permaneció en él hasta el Armisticio; durante ese tiempo consiguió seis victorias y la concesión de la DSC. En 1919 se hizo instructor en la Fuerza Aérea boliviana y está reconocido como el primer piloto que cruzó por el aire los Andes. Falleció en Maryland el 11 de junio de 1967.

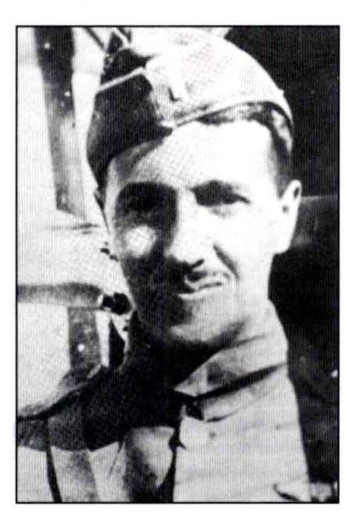
John K. MacArthur fue otro as con seis victorias en su haber destinado en el 27º Esqn. Procedía de Everest, Washington, y había sido ingeniero eléctrico. Fue el primer piloto del 27º Esqn. que alcanzó la categoría de as el 17 de julio, pero una gran tormenta puso fin a su carrera como piloto tres días después. Tres pilotos cayeron aquel día, dos de ellos, entre los que estaba *Mac*, perdieron la vida. Se le concedió la DSC a título póstumo.

El capitán Jerry C. Vasconcells, originario de Lyons, Kansas, había nacido el 3 de diciembre de 1892. Cuando era un adolescente se trasladó a Denver, Colorado. Empezó a ejercer como abogado antes de ingresar en el USAS y con el 27º Esqn. se anotó seis victorias y ganó la *Croix de Guerre*. Tras confiársele el mando de una escuadrilla, ocupó el puesto de jefe del 185º Esqn. de Caza Nocturna. Falleció en Denver el 17 de abril de 1950 a causa de un ataque cardiaco.

Zemos Ramsey Miller era hijo de un misionero presbiteriano y nació en Pao Ting Fu, China, el 6 de octubre de 1895, pero cuando ingresó en el ejército vivía en Elvaston, Illinois y estudiaba en Princeton. En 1917 fue trasladado a la aviación y destinado al 27º Esqn. el 24 de noviembre, con el cual marchó a Francia. *Red* Miller entró en combate durante los meses de junio y julio consiguiendo cinco victorias antes de ser derribado y hecho prisionero el 20 de julio, el mismo día en que alcanzó la categoría de as. Después de la guerra entró en la Universidad de Princeton y estudió medicina. Sin embargo, antes de empezar a ejercer como médico, murió en un accidente aéreo el 22 de julio de 1922 en Framingham, Massachussets, a bordo de un Savoia-Marchetti que había comprado (algunas fuentes afirman que sólo había conseguido cuatro victorias confirmadas y una sin confirmar).

Los dos pilotos más famosos del 27º Esqn. eran Frank Luke Jr. y Joe F. Wehner, ambos del período en que la unidad estuvo equipada con el SPAD. En septiembre de 1918 formaron equipo ya que ambos estaban enfrentados de cierto modo a su jefe, y Luke en particular desarrolló un gran interés, o aborrecimiento, por los globos cautivos. Con Wehner actuando

John McArthur, condecorado con la DSC, el primer piloto del 27º Esqn. Aéreo que alcanzó la categoría de as, murió al estrellarse a causa del mal tiempo el 20 de julio de 1918, al día siguiente de haber conseguido su sexta victoria.



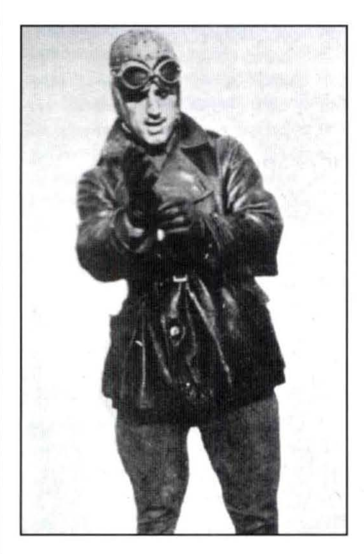
frecuentemente como escolta suya, Luke consiguió la impresionante cifra de 18 victorias entre el 12 y el 29 de septiembre, 14 de ellas contra globos cautivos, mientras que Wehner consiguió seis victorias, cinco de ellas también contra globos cautivos. Wehner, que había nacido en Boston el 20 de septiembre de 1895, fue derribado y muerto el 18 de septiembre, dos días antes de cumplir 23 años. Fue condecorado dos veces con la DSC.

Luke fue derribado por los disparos antiaéreos el día 29. Estaba herido y había caído en el lado enemigo de las líneas del frente, y al intentar hacer señales con su arma para llamar la atención fue abatido por un disparo de los soldados alemanes. Fue el único piloto de caza de la I Guerra Mundial que recibió la Medalla de Honor durante la Guerra, que se sumaba a su DSC con Hojas de Roble. Luke había nacido en Phoenix, Arizona, el 19 de mayo de 1897 y era uno de nueve hermanos de padres inmigrantes alemanes, aunque su abuelo había servido en el Ejército de la Unión durante la Guerra Civil americana. Tras haberse graduado en el Instituto de Phoenix, había ingresado en el USAS en septiembre de 1917. Fue destinado al 27º de Caza el 26 de julio de 1918 y consiguió derribar su primer avión alemán el 16 de agosto, pero en aquella ocasión estaba solo y, por lo tanto, no había nadie que pudiese confirmar su reclamación. También se ha sugerido que era demasiado optimista y que estaba resuelto a demostrar a todos de lo que era capaz. Esto marcó el comienzo de su meteórica ascensión a la breve fama y gloria que terminaron en una pradera francesa cerca de la localidad de Murvaux, a orillas del río Mosa, menos de seis semanas después.

El 147º Esqn. de Caza produjo cinco ases. El más destacado de ellos fue Wilbert Wallace White, un hombre casado que tenía una joven familia en la ciudad de Nueva York. *Wilber*, como le llamaba su familia, era hijo de

Otro día lleno de barro en la vida de Jerry Vasconcells y Don Hudson, del 27º Esqn. Aéreo; ambos hombres reclamaron seis victorias.

Joe Wehner, del 27º Esqn. Aéreo, fue el compañero de vuelo de Frank Luke hasta su muerte en combate el 18 de septiembre de 1918. Había conseguido seis victorias.





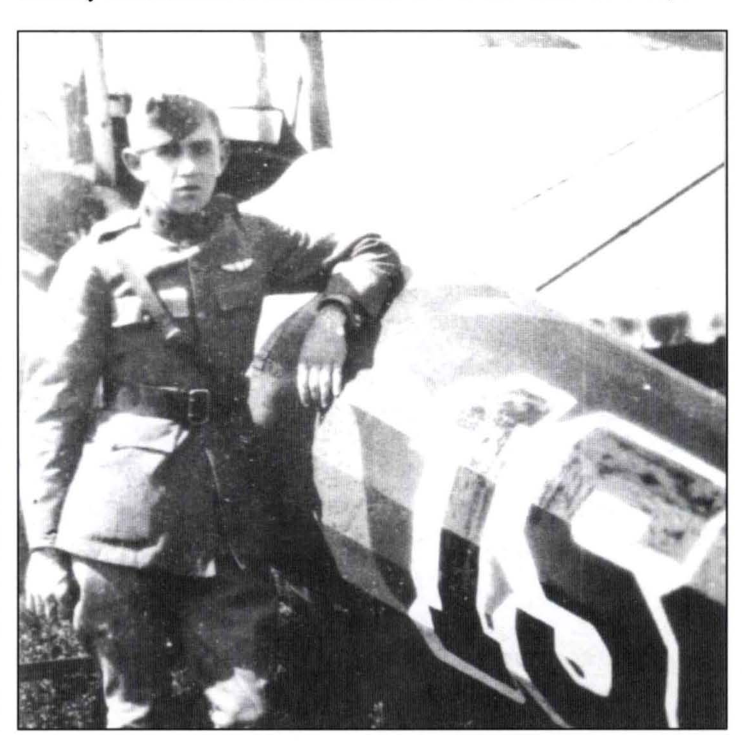
Frank Luke Jr, el extraordinario destructor de globos cautivos del 27º Esqn., en pie junto a su SPAD, a bordo del cual perdió la vida el 29 de septiembre de 1918, tras haber conseguido sus victorias números 16, 17 y 18.



Willbert W. White Jr era un padre de familia, que embistió con su SPAD S.XIII a un caza alemán para salvar la vida de uno de los miembros de su escuadrilla, lo cual le costó el supremo sacrificio el 10 de octubre de 1918. Había conseguido ocho victorias en combate.

un ministro presbiteriano y había nacido el 1 de mayo de 1889. Había estudiado en la Academia Mercerburg, en Pensilvania, y en 1907 cursó estudios clásicos en la Universidad de Wooster, Ohio, en la que se licenció en 1912. Se alistó en el USAS en julio de 1917, fue adiestrado en Canadá y destinado al 147º en febrero de 1918. Sus ocho victorias conseguidas entre julio y octubre de 1918 fueron contra cuatro Fokker, dos Albatros Scout, un aparato biplaza y un globo cautivo. Estos éxitos le valieron la concesión de la DSC y la *Croix de Guerre* con una palma. Su período de servicio terminó el 10 de octubre de 1918, pero aquel día realizó dos últimas patrullas en las que consiguió su 7ª victoria, al compartir el derribo de un biplaza Hannover CL poco después del mediodía. Antes de despegar para su última misión tres horas después, tenía en su poder una carta de su jefe de grupo en la que se le informaba que podía volver a casa, a pesar de lo cual despegó. La misión era de ametrallamiento de globos cautivos, pero los pilotos americanos se encontraron con biplanos Fokker y durante el combate sus armas se encasquillaron. Al ver que un piloto novato estaba a punto de ser alcanzado por un Fokker, embistió deliberadamente contra el caza alemán para salvar al novato, y se precipitó al vació muriendo al caer cerca del río Mosa. El piloto alemán, de la *Jasta* 10, salvó su vida lanzándose en paracaídas, un artefacto cuyo uso se negaba a los aviadores aliados durante la Gran Guerra. El valor de White fue reconocido proponiéndosele para la Medalla de Honor, pero al final su recompensa se redujo nada más que a las Hojas de Roble para su DSC. Según el sistema de cuenta de victorias, a White se le reconoció el Fokker derribado como su octava victoria ¡y al piloto alemán, el SPAD de White como su 5ª victoria!

Cuatro pilotos consiguieron cinco victorias: Ralph O'Neill, Ken Porter, James Healy y Francis Simonds. Ralph Ambrose O'Neill era de origen irlandés y había nacido en San Francisco el 7 de diciembre de 1898, aun-



Ken Porter, condecorado con la DSC, uno de los ases del 147º Esqn. Aéreo junto a un Nieuport 28 (N6256).

que al estallar la guerra vivía en Nogales, Arizona. En agosto de 1917 ingresó en el USAS y después de su adiestramiento fue destinado al 147º Esqn. en marzo de 1918. Sus cinco victorias fueron todas compartidas con otros pilotos, pero le valieron la concesión de tres DSC, la *Croix de Guerre* y la Estrella de Bronce. Después de la guerra se dedicó a la aviación civil y falleció el 23 de diciembre de 1980 en Redwood City, California.

Kenneth Lee Porter procedía de Dowagiac, Michigan, donde había nacido el 6 de diciembre de 1896. Era licenciado en ingeniería por la Universidad de Michigan e ingresó en el Servicio Aéreo en agosto de 1917, tras lo cual fue destinado al 147º Esqn. en febrero de 1918. En octubre ya era jefe de escuadrilla y había conseguido sus cinco victorias contra tres aparatos biplaza y dos cazas (cuatro de ellas fueron compartidas). Fue condecorado con la DSC y la *Croix de Guerre* con una palma. Después de la guerra trabajó en la compañía Burroughs Business Machine Co., y después en Pesco Pump Co., en Nueva York. Durante la II Guerra Mundial trabajó en Boeing en varios proyectos antes de volver a ejercer como ingeniero en 1945. Falleció en Jackson Heights, Nueva York, el 3 de febrero de 1988 y está enterrado en el Cementerio Militar de Arlington, Virginia.

James A. Healy procedía de Jersey City, Nueva Jersey, aunque había nacido en Kansas el 26 de marzo de 1895. También fue condecorado con la DSC y la *Croix de Guerre* y se le reconocieron cinco victorias, cuatro Fokker y un biplaza Halberstadt. Posteriormente alcanzó el empleo de coronel de la USAAF y falleció el 8 de mayo de 1983.

Francis M. Simonds Jr. también compartió cinco victorias estando destinado en el 147º Esqn. (tres cazas y dos biplazas) tras haber sido destinado a esta unidad el 23 de febrero de 1918 en la que permaneció hasta el Armisticio. Fue condecorado con la *Croix de Guerre*.

EL 2º GRUPO DE CAZA

Los escuadrones que componían este grupo eran el 13º, el 49º y el 139º de Caza. Su jefe era el Cte. Davenport Johnson. El 13º llegó a Francia en junio de 1918, y como ya se ha mencionado anteriormente, su jefe, Charlie Biddle, consiguió cinco de las siete victorias que obtuvo durante la I Guerra Mundial mientras estuvo encuadrado en él. Además de él mismo, otros cuatro pilotos de la unidad alcanzaron la categoría de as, tres con seis victorias y uno con cinco.

Murray Keith Guthrie, procedente de Mobile, Alabama, había nacido el 29 de mayo de 1896 en Minessota. Sus seis victorias –todas ellas contra biplanos Fokker– le valieron la concesión de la DSC con dos Hojas de Roble. Falleció en 1985 en Tejas.

Frank Kerr Hays nació en Louisville, Kentucky, el 3 de noviembre de 1896. Cuando se alistó en el USAS vivía en Chicago y fue destinado al 13º el 29 de agosto de 1918. Sus tres primeras victorias las consiguió durante una acción el 13 de septiembre, y una cuarta dos días después. Todas ellas compartidas. El 4 de noviembre derribó dos Fokker, lo cual le supuso alcanzar la categoría de as. Aquella primera acción le valió la concesión de la DSC, por haber continuado en el combate a pesar de que sus armas se habían encasquillado, y después de haberlas puesto de nuevo a punto, salvó a su jefe de escuadrilla que estaba a punto de ser derribado por un avión enemigo. Hays falleció en Carmel, California, el 9 de marzo de 1988.

William H. Stovall, era de Stovall, Missisipi, donde había nacido en 1895

W. H. *Hank* Stovall era hijo de un coronel que combatió en la Guerra Civil Americana. Derribó cuatro Albatros y cuatro cazas Fokker, lo cual le valió para alcanzar la categoría de as en el 13º Esqn. Aéreo.

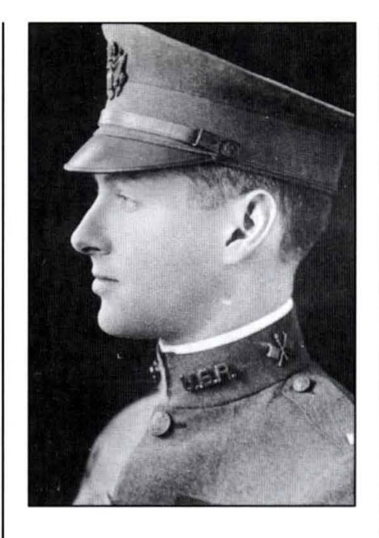


en la plantación de algodón de su familia. Era hijo de un coronel de la Guerra Civil americana. Tras graduarse en el Lawrenceville School de Nueva Jersey en 1913, se trasladó a Yale en 1916. Tras ser destinado al 13er Esqn. Aéreo en julio de 1918, *Hank* Stovall derribó dos cazas Albatros y cuatro Fokker entre el 1 de agosto y el 23 de octubre y fue condecorado con l DSC. Después de la guerra regresó a la plantación de su familia y durante la II Guerra Mundial volvió a servir a su país con el grado de comandante en el USAAC, y llegó a ocupar el cargo de director de personal de la 8ª Fuerza Aérea en Inglaterra. Posteriormente llegó a ser Jefe de Estado Mayor bajo el mando de su antiguo camarada de guerra del 13er Esqn. de Caza, el general Carl Spaatz. En esta guerra recibió la Legión de Mérito, la Estrella de Bronce, la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* y fue nombrado Oficial de la Orden del Imperio Británico. Después prosperó con el negocio de la plantación y falleció mientras dormía en su casa el 11 de mayo de 1970.

John J. Seerley, de Chicago, Illinois, llegó al 13er Esqn. de Caza el 5 de julio de 1918. Aquel verano compartió cinco victorias que le valieron el título de as.

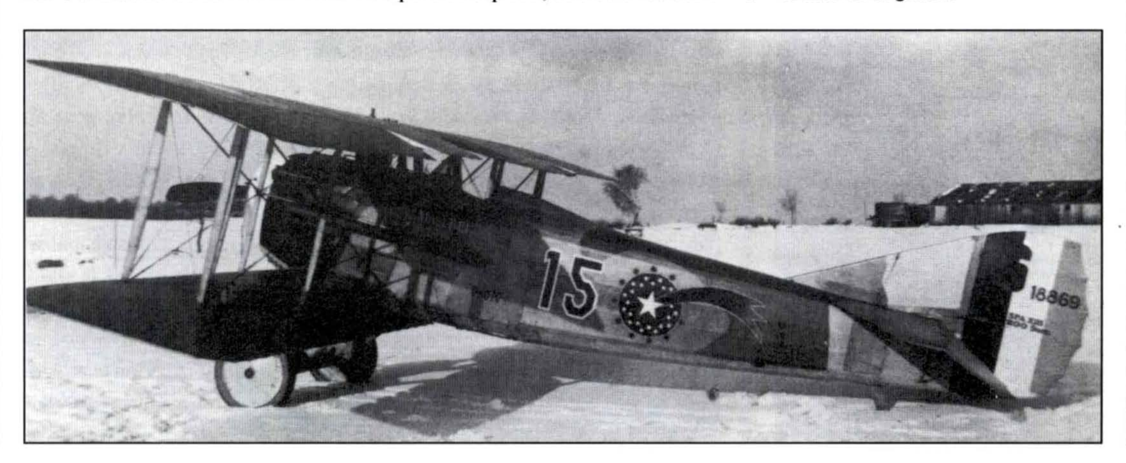
En el 22º Esqn. había cinco ases al terminar la guerra. Estaba al mando del Cap Ray C. Bridgeman, que había volado en las filas francesas anteriormente. El más destacado fue Jacques Michael Swaab, de Filadelfia, nacido el 21 de abril de 1894. Con el 22º de caza participó en todas las acciones importantes que tuvieron lugar a lo largo del frente francés-americano –las ofensivas de Toul, St. Mihiel y Argonne–, y aunque no llegó al Esqn. hasta el 27 de agosto de 1918, al final del mes de octubre había conseguido diez victorias y posiblemente otras siete sin confirmar. Fue condecorado con la DSC, y en su primera patrulla sobre la línea del frente, derribó tres aviones alemanes. Después de la guerra trabajó en Hollywood y fue asesor técnico en la película *Dawn Patrol* (Patrulla al amanecer), protagonizada por Errol Flynn y David Niven. Falleció en Los Ángeles el 7 de julio de 1963 y es otro de los viejos guerreros que están enterrados en el Cementerio Militar de Arlington.

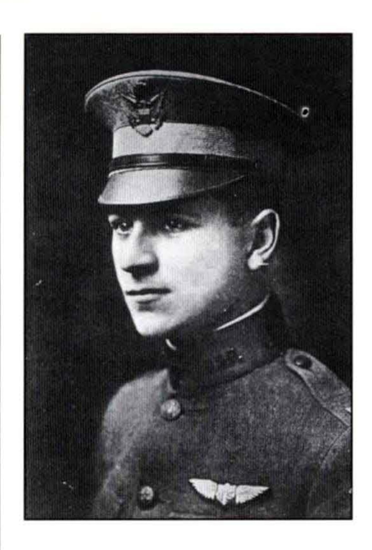
Clinton S. Jones Jr., de San Francisco, California, nacido el día de Año Nuevo de 1892, consiguió ocho victorias. Llegó al 22º Esqn. el 27 de agosto de 1918 y su primera victoria fue contra un biplano Fokker cuyo derribo compartió con otros dos pilotos el 4 de septiembre. El 28 de septiembre cayeron víctima de los disparos de sus armas otros dos Fokker más y durante el mes de octubre derribó cuatro aparatos biplaza, dos de ellos com-



El más destacado as del 22º Esqn. Aéreo fue Jacques M. Swaab, de Filadelfia. En su primera patrulla sobre el frente derribó tres aviones alemanes; a finales de octubre de 1918 tenía 10 victorias confirmadas y otras siete sin confirmar.

El SPAD S.XIII de Jacques Swaab, perteneciente al 22º Esqn. Aéreo, al que vemos estacionado sobre la nieve, era uno de los 893 S.XIII que los EE.UU. compraron a los franceses. El 22º Esqn. Aéreo fue declarado operativo el 22 de agosto de 1918 y produjo cinco ases hasta el final de la guerra.





Ray Brooks consiguió sus seis victorias con los escuadrones 139º y 22º en 1918. Durante la II Guerra Mundial prestó servicio en el USAAC y falleció en 1991 a la edad de 95 años.

Karl Schoen, del 139º Esqn. Aéreo, junto a su SPAD S.XIII (con el número 13). Obsérvese el emblema de la buena suerte que consiste en una esvástica pintada entre el 1 y el 3, y el nombre "René".



partidos y los otros dos en solitario. Estas victorias le valieron ser condecorado con la DSC con Hojas de Roble. Sobrevivió a la guerra y falleció en Sacramento, el 23 de junio de 1965.

James D. Beane ya fue mencionado anteriormente, debido a que empezó volando encuadrado en el Cuerpo de Aviación Lafayette. Sus seis victorias le sirvieron para alcanzar la categoría de as en el 22º Esqn. Aéreo. Igualmente ya se ha hablado de Remington Vernam, que consiguió sus victorias de la segunda a la sexta con el 22º Esqn. Aéreo.

El Cap A. R. Brooks también derribó seis aparatos enemigos, todos estando destinado en el 22º. Arthur *Ray* Brooks procedía de Framingham , Massachussets, donde había nacido el 1 de noviembre de 1895. Estudió en el MIT (Instituto de Tecnología de Massachussets), en el que se licenció en 1917. Inmediatamente después de acabar sus estudios se alistó en el Servicio Aéreo, terminando su adiestramiento de vuelo con los británicos en Canadá. Su primer Esqn. fue el 139º con el que consiguió una victoria el 29 de julio de 1918 antes de ser trasladado al 22º como jefe de escuadrilla el 16 de agosto. El 2 de septiembre derribó un aparato biplaza y después compartió el derribo de tres Fokker y otro biplaza antes del final de la guerra (y cuatro victorias más sin confirmar), por lo cual fue condecorado con la DSC (aunque también había sido propuesto para la Medalla de Honor). Después del Armisticio se hizo cargo del mando del 22º de Caza tras haber sido ascendido al empleo de capitán. Después de regresar a los Estados Unidos permaneció en el Servicio Aéreo hasta finales de 1922. Durante la II Guerra Mundial sirvió en el USAAC y después ocupó el cargo de director de publicaciones de la compañía telefónica Bell en Nueva Jersey. Falleció en Summit, Nueva Jersey, el 17 de julio de 1991 y por lo que se sabe fue el último as de la USAS superviviente de la I Guerra Mundial. También fue condecorado con la Estrella de Plata y la Medalla de Mérito del Aeroclub de América.

El 139º Esqn. estaba mandado por el Cte. Lawrence C. Angstrom. Al igual que los escuadrones 27º y 147º, sus pilotos habían sido instruidos en Canadá y después en Tejas. Angstrom había llegado al USAS después de haber pasado por el RFC británico y ser herido cuando estaba destinado en el 25º Esqn. en junio de 1916, cuando tenía el empleo de alférez. A finales de junio de 1918 pasó a formar parte del 2º Grupo de Caza. El Esqn. produjo seis ases, de los cuales los más destacados fueron Wendel A. Robertson y Karl J. Schoen, cada uno de ellos con siete victorias.

Wendel Robertson era originario de Fort Smith, Arkansas, pero desgraciadamente se sabe poco sobre él. Derribó cuatro Pfalz Scout y tres biplanos Fokker entre el 10 de septiembre y el 30 de octubre, todos ellos compartidos con otros pilotos. Probablemente fue condecorado, pero no se sabe cuáles fueron las condecoraciones que se le impusieron. Lo que sí se sabe sobre él es que participó en el mismo combate aéreo del 12 de septiembre en que su jefe de escuadrilla, David Putnam, perdió la vida. Putnam había conseguido cuatro victorias con el 139º Esqn., que se sumaban a las nueve conseguidas combatiendo en las filas francesas.

Karl Schoen Jr. procedía de Indianápolis, Indiana, donde había nacido el 20 de octubre de 1896. El 13 de febrero de 1918 fue destinado al 139º Esqn. y se adiestró junto con la unidad. Durante los meses de septiembre y octubre participó en el derribo de siete aviones alemanes –cinco cazas y dos biplazas– antes de perder la vida en combate al sur de

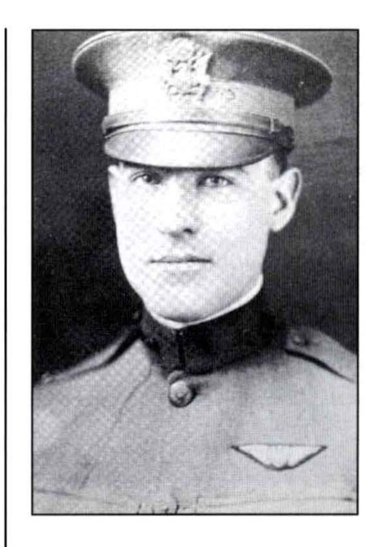
Dambillers, el 29 de octubre, en un combate en el que participó en el derribo de dos Fokker. Le fue concedida la DSC a título póstumo.

Robert Opie Lindsay nació en Madison, Carolina del Norte el día de Navidad de 1894. Bob Lindsay se había unido al 139º Esqn. el 20 de agosto de 1918 y de sus seis victorias cinco fueron compartidas y una en solitario. Fue condecorado con la DSC y sobrevivió a la guerra. Después prestó servicio en la USAF, retirándose con el empleo de coronel. Falleció el 1 de agosto de 1952.

Tres pilotos consiguieron cinco victorias, entre ellos H. H. George, E. M. Haight y J. S. Owen. Harold Huston George procedía de Niagara Falls, en el Estado de Nueva York, pero había nacido el 19 de julio de 1893 en Lockport, Nueva York. No llegó al 139º hasta el 16 de septiembre de 1918, pero compartió cinco victorias durante los meses de octubre y noviembre y fue condecorado con la DSC. Durante la II Guerra Mundial alcanzó un alto empleo en el USAAC pero murió a consecuencia de las heridas sufridas en un accidente aéreo en Darwin, Australia, el 30 de abril de 1942.

Edward M. Haight nació el 30 de mayo de 1896 en Astoria, Nueva York. Había servido durante tres días en el 49º antes de llegar al 139º de Caza el 17 de agosto de 1918. Sus cinco victorias fueron contra cazas, cuatro de ellas compartidas, y posteriormente llegó a ser coronel del USAS. Haight falleció el 5 de diciembre de 1975.

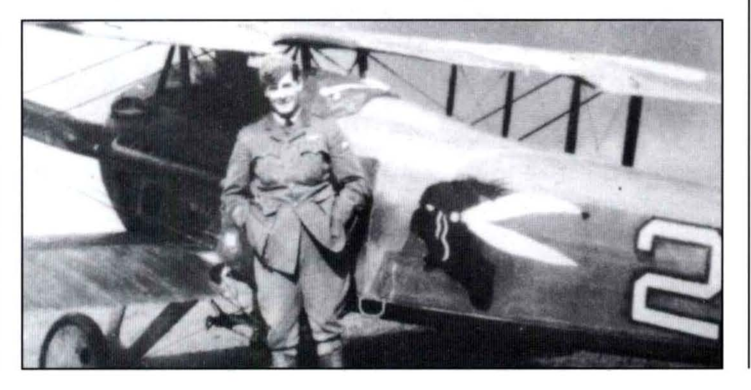
John Sidney Owens era natural de Baltimore, Maryland. Fue destinado al 139º Esqn. de Caza el 5 de febrero de 1918 cuando todavía la unidad se estaba preparando para entrar en combate. Sus cinco victorias fueron todas compartidas con otros pilotos. Durante la II Guerra Mundial alcanzó el empleo de teniente coronel en el USAAC y falleció en Coral Gable, Florida, el 14 de enero de 1965.



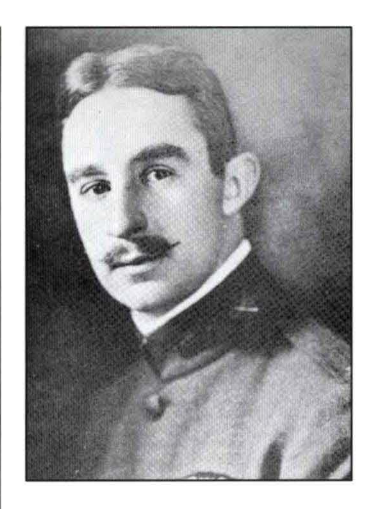
Bob Lindsay consiguió seis victorias con el 139º Esqn. Aéreo.



El as del 93º Esqn. Aéreo que más victorias consiguió fue Chester E. Wright, que consiguió nueve victorias durante el otoño de 1918.



Chester Wright de nuevo, delante de su SPAD S.XIII, que luce el emblema de la cabeza de indio del 93º Esqn.



Leslie J. Rummel derribó siete aviones enemigos mientras sirvió en el 93º Esqn. Aéreo a finales de 1918, aunque sobrevivió sólo unas pocas semanas a la guerra, ya que falleció de gripe en febrero de 1919.

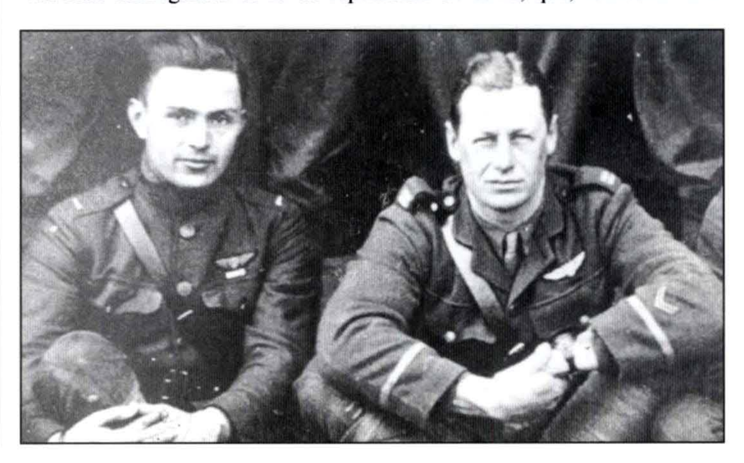
EL 3ER GRUPO DE CAZA

Los escuadrones que formaban el 3er Grupo de Caza –mandado por Bill Thaw– eran los escuadrones de caza 93º, 213º y 28º, a los que posteriormente se sumaría el 103º. El 93º Esqn. del Cte. John Huffer empezó a volar el 11 de agosto de 1918 y en sus tres meses en combate produjo tres ases. El mismo Huffer había formado parte del Cuerpo de Aviación Lafayette y había conseguido tres (o cuatro) victorias oficiales y cuatro (o tres) sin confirmar.

El as más destacado de la unidad fue Chester E. Wright, nacido en Readville, Massachussets, el 1 de septiembre de 1897. Tras estudiar tres años en Harvard, Wright ingresó en el USAS en marzo de 1917 y continuó su formación en el MIT. Posteriormente, aquel mismo año, se convirtió en ayudante del 19º Esqn. Aéreo en Nueva York y posteriormente marchó a Europa en noviembre, donde completó su adiestramiento y sirvió como piloto trasladando aviones al continente antes de ser destinado al 93º el 29 de julio. Al mes siguiente, cuando la unidad empezó a operar, se le encomendó el mando de una escuadrilla. Se ganó dos DSC por sus nueve victorias confirmadas, entre las que se contaba una conseguida contra un globo cautivo. Regresó a su país en marzo de 1919.

Leslie J. Rummel nació en Newark, Nueva Jersey, el 21 de febrero de 1895. Era conocido como *Rummy* y se unió al 93º Esqn. el 7 de agosto de 1918. Sus siete victorias –seis Fokker y un aparato biplaza– le valieron ser condecorado con la DSC después de la guerra, pero falleció el 2 de febrero de 1919, víctima de la epidemia de gripe que azotó al mundo.

Charles Rudolph d'Olive nació en Suggsville, Alabama, el 10 de julio de 1896 y después vivió en Cedar Falls, Iowa. Desde allí se alistó en el Servicio Aéreo en Memphis en abril de 1917, marchó a Francia para completar su adiestramiento y a continuación fue destinado al 93º Esqn. Aéreo el 23 de agosto de 1918. Derribó cinco biplanos Fokker (entre los cuales estuvo la primera victoria conseguida por la unidad, el 12 de septiembre) antes de ser trasladado al 141º Esqn. el 28 de octubre como jefe de escuadrilla, pero su unidad apenas pudo entrar en acción antes del final de la guerra. Fue condecorado con la DSC y abandonó el servicio en 1919, después de lo cual se dedicó a los negocios. Murió de cáncer el 20 de julio de 1974. Por alguna razón pasaron algunos años antes de que se le confirmase como as, pese a que en su citación se mencionaban tres victorias conseguidas el 13 de septiembre de 1918, que, sumadas a sus



Charles d'Olive (a la izquierda) con el Capt. Hobart Baker, del 141º Esqn. Aéreo. D'Olive, el primer piloto del 93º que consiguió una victoria, fue el último as de caza de la I Guerra Mundial en ser oficialmente reconocido, 45 años después. Baker murió en un accidente el 21 de diciembre de 1918.

otras dos victorias, le convertían en as. Por lo tanto, fue el último as de caza de la I Guerra Mundial que fue reconocido oficialmente –en 1963– 45 años después de su última victoria.

El 213º Esqn., mandado por el Tte. John Hamilton, anteriormente destinado en el 95º, empezó a operar el 14 de agosto de 1918. Su único as fue Charles Gossage Grey, un antiguo miembro del Cuerpo de Aviación Lafayette (véase el capítulo tres) que llegó al 213º Esqn. el 1 de agosto de 1918. Sus cinco victorias –tres Fokker, un aparato biplaza y un globo cautivo– le valieron ser condecorado con la DSC y que se le encomendase el mando de una escuadrilla, tras ser ascendido a capitán el 6 de noviembre.

El 28º Esqn. de Caza estaba mandado por el Cap. Charles Maury Jones, un antiguo jefe de escuadrilla del 13º Esqn. Aéreo. Esta unidad empezó sus operaciones el 2 de septiembre de 1918 y produjo un solo as.

Martinus Stenseth nació en Heiberg el 11 de junio de 1890 y vivió en Twin Valley, Minessota. Era cabo en la Guardia Nacional de Minessota y después ingresó en el Servicio Aéreo. El 27 de agosto de 1918 fue destinado al 28º Esqn. y entre el 26 de septiembre y el 6 de noviembre, derribó ocho aviones alemanes, por lo que fue condecorado con la DSC. Durante una breve temporada estuvo al mando del Esqn. después de guerra y más tarde prestó servicio en el Báltico en la Asociación Americana de Ayuda antes de regresar a su país. De vuelta en los Estados Unidos estuvo al mando del 147º Esqn. en Tejas. Permaneció en la fuerza aérea y ascendió al empleo de general de brigada después de la II Guerra Mundial, durante la cual fue condecorado con la Estrella de Plata y estuvo al mando de la Base de la Fuerza Aérea de Nellis, Nevada. Murió en Las Vegas el 25 de junio de 1979.

Otro as que estuvo destinado en el 28º Esqn. fue el jefe de escuadrilla Tom Cassady, que ya ha sido mencionado anteriormente al tratar sobre la *Escadrille* SPA 163 francesa. Derribó cuatro aviones enemigos estando encuadrado en el 28º de Caza, con lo que su total de victorias conseguidas durante la I Guerra Mundial ascendió a nueve.

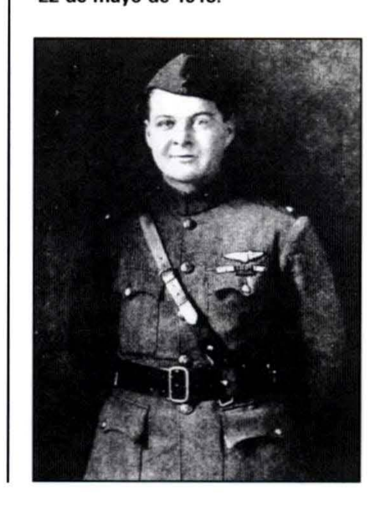
El Escuadrón Lafayette en el USAS

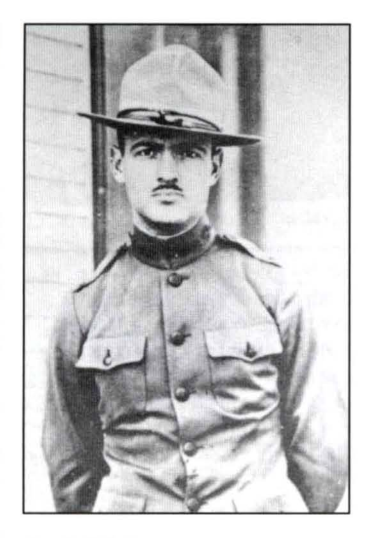
Cuando el N 124 quedó bajo el control de los americanos y cambió su identidad por la de 103º Esqn. de Caza del USAS, perdió gran parte de su antiguo carácter. Ya había empezado a ser reequipado con SPAD en 1917 y en 1918 fue equipado con los SPAD XIII. También siguió encuadrado en el *Groupe de Chasse* 21 francés hasta abril. Su primer jefe fue Bill Thaw, que añadió tres victorias a las conseguidas en el Esqn. Lafayette y alcanzó la categoría de as. El 1 de julio de 1918, el 103º Esqn. quedó bajo control del USAS integrándose en el 3er Grupo de Caza.

Charles Biddle consiguió su séptima y última victoria en el 103º y, por supuesto, los Ttes. Larner y Ponder, como se ha mencionado anteriormente, aumentaron sus registros convirtiéndose en ases mientras combatieron en las filas del 103º.

Paul Frank Baer había nacido en Fort Wayne, Indiana, en enero de 1895. Se unió al Cuerpo de Aviación Lafayette en 1917, estuvo combatiendo en el SPA 80 francés desde agosto de 1917 hasta enero de 1918 y después fue destinado al N 124. No consiguió reclamar ninguna victoria hasta que la unidad se convirtió en el 103º Esqn. Aéreo, pero entonces, entre el 11 de marzo y el 22 de mayo, reclamó nueve victorias confirmadas y siete probables, por lo que fue condecorado con la DSC con Hojas de Roble

Paul Baer combatió en las filas del 103º Esqn. Aéreo después de haber servido con los franceses, y consiguió la primera victoria del USAS el 22 de mayo de 1918. Consiguió nueve victorias en total antes de ser hecho prisionero después de un combate contra la *Jasta* 18 sobre Armentières el 22 de mayo de 1918.





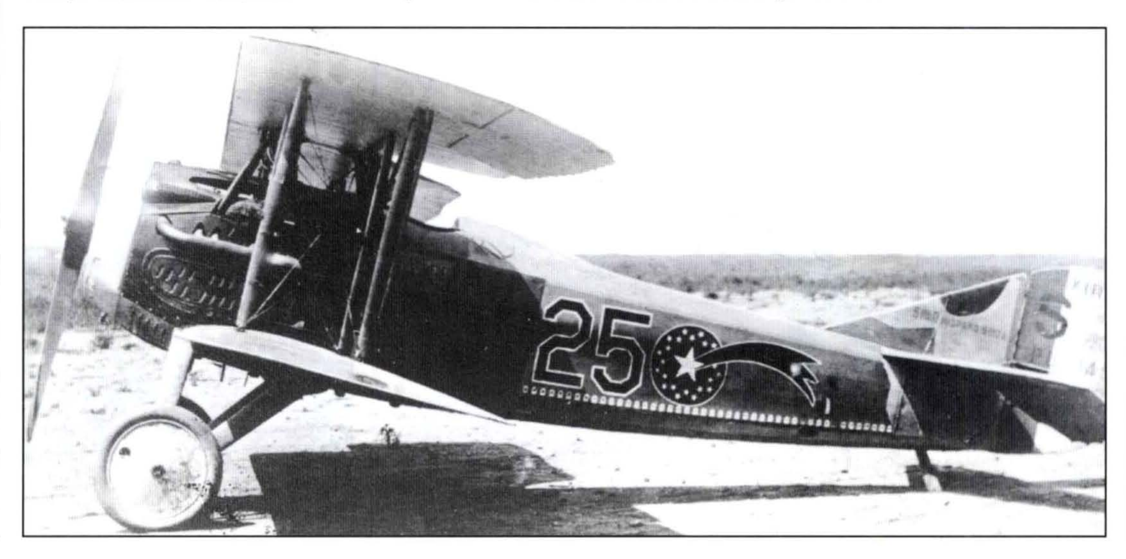
Frank O'D. Hunter consiguió sus nueve victorias estando destinado en el 103º Esqn. Aéreo. Permaneció en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, en la que alcanzó el empleo de general de división durante la II Guerra Mundial.

y la *Croix de Guerre*. Su victoria del 11 de marzo contra un Albatros Scout fue la primera conseguida por un piloto del USAS. Tras conseguir su novena victoria el 22 de mayo, fue derribado a su vez durante un combate contra la *Jasta* 18 sobre Armentières y fue hecho prisionero. En abril de 1919 los franceses le nombraron Caballero de la *Légion d'Honneur*. Después de la guerra siguió pilotando aviones y murió en un accidente aéreo en el puerto de Hong Kong el 9 de diciembre de 1930.

Con el transcurso del verano, el 103º Esqn. produjo otros tres ases propios. Frank O'Driscoll Hunter había nacido en Savannah, Georgia, en diciembre de 1894. Después de haberse graduado en el Hotchkiss School en 1913 se alistó en 1917 en la Sección de Aviación de los Estados Unidos, fue adiestrado en los Estados Unidos y en Francia y fue destinado al 94º Esqn. Aéreo en mayo de 1918. Una semana después fue trasladado al 103º en el que posteriormente llegaría ser jefe de escuadrilla. *Monk*, que era el apodo por el que se le conocía, consiguió nueve victorias – siete biplanos Fokker y dos aparatos biplaza – y fue condecorado con la DSC y cuatro Hojas de Roble, además de la *Légion d'Honneur*. Permaneció en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, y sirvió como piloto postal. Ascendió al empleo de comandante en 1936 y al de coronel en el momento en que los Estados Unidos entraron en la II Guerra Mundial. También fue agregado aéreo en Londres durante algún tiempo. Durante la II Guerra Mundial ascendió hasta general de división y estuvo al frente del Mando de Combate de la 8ª Fuerza Aérea norteamericana en Inglaterra. Finalmente se retiró del servicio en 1946 y regresó a su Savannah natal, donde falleció en junio de 1982.

Edgar Miles Tobin había nacido en San Antonio, Tejas, en 1895. Consiguió seis victorias mientras estuvo destinado en el 103º entre el 11 de julio y el 28 de septiembre de 1918, además de al menos otro derribo probable. Fue citado en la Orden General y también fue condecorado con una DSC. Murió en un accidente aéreo a bordo de un Grumman Mallar el 10 de enero de 1954, en el lago Wallace, cerca de Shreveport, Louisiana, a la edad de 58 años.

George W. Furlow había nacido en Rochester, Minessota, y se alistó en el USAS en 1917, tras lo cual fue destinado al 103º Esqn. el 25 de julio de 1918. Entre esa fecha y el Armisticio derribó cinco aviones alemanes y fue condecorado con la DSC con Hojas de Roble.



Este SPAD S.XIII del 22º Esqn. Aéreo fue, probablemente, pilotado por James D. Beane, que también había combatido en las filas del Cuerpo de Aviación *Lafayette*.

OTROS ASES AMERICANOS

El Servicio Aéreo de los Estados Unidos también dio la consideración de ases a otros aviadores que combatieron en la I Guerra Mundial, entre los que estaban pilotos y ametralladores de las unidades equipadas con aparatos biplaza, tanto de los escuadrones de bombardeo como de los que tenían encomendadas tareas de reconocimiento.

William Terry Badham nació en Birmingham, Alabama, el 27 de septiembre de 1895 y sirvió como observador-ametrallador con los franceses antes de ser transferido al 91° Esqn. de Observación norteamericano el 28 de mayo de 1918 equipado con biplazas Salmson 2A 2. En el 91° se le acreditaron cinco victorias conseguidas junto con sus pilotos. La primera victoria, contra un Pfalz Scout, fue compartida con el Tte. George C. Kenny, que en la II Guerra Mundial estaría al mando de la 5ª Fuerza Aérea norteamericana en el Pacífico. Las cuatro siguientes victorias de Badham las consiguió junto con el Cap. Everett R. Cook, jefe del 91° Esqn. Badham fue condecorado con la DSC y después de la guerra trabajó en el negocio de minería del carbón de su padre. Falleció en Menrone, Alabama, el 6 de junio de 1991.

Everett Richard Cook había nacido en Indianápolis, Indiana, el 13 de diciembre de 1894, aunque después vivió en Memphis, Tennessee. En mayo de 1917 ingresó en el Servicio Aéreo y se hizo cargo del mando del 91° Esqn. Aéreo en septiembre de 1918. Sus cinco victorias acreditadas le valieron ser condecorado con la DSC, la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* con una palma. Poco después de terminar la guerra Cook estuvo en el Estado Mayor del general Billy Mitchell, y cuando se retiró del servicio entró en el mercado del algodón en Memphis, y después, en 1931, llegó a ser su presidente. Durante la II Guerra Mundial fue condecorado con la Estrella de Plata y la Legión de Mérito por los servicios prestados en la 8ª Fuerza Aérea tanto en Inglaterra como en Oriente Medio con el empleo de general de brigada. Después de la guerra fue miembro del consejo de administración de Eastern Airlines junto con Eddie Rickenbacker. Falleció el 21 de enero de 1974 en Memphis.

Arthur E. Easterbrook era originario de Fort Flager, Washington, aunque había nacido en Amsterdam, Nueva York, el 4 de noviembre de 1893.



El Tte. E. R. Cook del 91º Esqn. Aéreo pilotaba este SPAD S.XIII (15564) decorado con sus distintivos personales; el resto de su unidad estaba equipada con aparatos Salmson 2A2.



A Arthur E. Easterbrook se le acreditaron cinco victorias conseguidas tripulando como observador este Salmson 2A 2 del 1er Esqn. Aéreo a finales de 1918, después de haber servido en las filas de la RAF.

Al piloto William P. Erwin y a su observador se les reconocieron ocho victorias conseguidas tripulando los Salmson 2A 2 del 1er Esqn. Aéreo a finales de 1918.



Sus primeras acciones de combate tuvieron lugar durante la época en que estuvo destinado en el 9º Esqn. de la RAF como observador a bordo de los biplazas RE8. Tras ser trasferido al USAS fue destinado al 1er Esqn. de Observación el 20 de agosto de 1918 y al mes siguiente, durante la batalla de St. Mihiel, se le concedió la DSC por su valentía durante una misión de reconocimiento tras las líneas alemanas. A bordo de los Salmson con el Tte. Edwin P. Erwin, Easterbrook reclamó cuatro victorias en combate durante el mes de octubre y con otro piloto consiguió su quinta victoria el 4 de noviembre. Murió el 24 de julio de 1952 en Longbeach, California, a consecuencia de una mala caída que había tenido el año anterior.

El piloto de Easterbrook, William P. Erwin, consiguió anotarse otras cuatro victorias volando con otros observadores, acumulando un total de ocho. Había nacido en Amarillo, Tejas, pero estaba viviendo en Chicago cuando estalló la guerra. Sus méritos en el 1er Esqn. Aéreo fueron reconocidos concediéndole la DSC y la *Croix de Guerre*. Erwin desapareció duran-



James A. Keating combatió en las filas del 49º Esqn. de la RAF y junto a sus observadores se le acreditaron cinco victorias en agosto de 1918, entre las cuales se contaban cuatro biplanos Fokker derribados en un solo día.

te las carreras aéreas de Dole desde Oakland, California, hasta Hawai, el 18 de octubre de 1927 y se supone que cayó con su aparato en alguna parte del océano Pacífico.

James A. Keating nació el 4 de diciembre de 1897 en Chicago, Illinois. Tras ingresar en el USAS formó parte del grupo de pilotos que fueron instruidos en Toronto y fue enviado al 49º Esqn. de la RAF para ganar experiencia; durante ese período fue condecorado con la DFC británica el 9 de agosto de 1918. Con su observador de aquel día se le acreditó el derribo de cuatro biplanos Fokker, con lo que después de la reclamación del derribo de un Pfalz D.II el día anterior, ambos alcanzaron la categoría de ases. Keating también fue condecorado por su país con una DSC. Falleció el 2 de octubre de 1976.

El Cte. Victor Herbert Strahm, de Evanston, Illinois, nació el 26 de octubre de 1895 en Nashville, Tennessee. Formó parte como piloto del 91º Esqn. de Observación desde el 22 de febrero de 1918 hasta la firma del Armisticio, y junto con sus observadores se le atribuyeron cinco victorias aéreas entre el 4 de septiembre y el 4 de noviembre. Se le concedió la DSC por una misión especialmente peligrosa que realizó el 13 de septiembre, 25 kilómetros detrás de las líneas alemanas y volando a una altura inferior a 100 metros, a pesar del fuego antiaéreo y la presencia de aviones enemigos. Posteriormente, en la USAAC ascendió al empleo de general de brigada y también fue piloto de pruebas. Falleció en Shreveport, Louisiana, el 11 de mayo de 1957.



Al piloto Victor H. Strahm y a sus observadores, del 91º Esqn. de Observación, se les reconocieron cinco victorias confirmadas conseguidas a finales de 1918. La insignia del caballero lanzándose a la carga era la del 91º Esqn. Aéreo. Después de la guerra Strahm se convirtió en piloto de pruebas.

APÉNDICE

Ases americanos en escuadrones británicos

24º Esqn. de la RAF	Tte. H. L Blair	6	
20º Esqn. RFC/RAF	Capt. W. Beaver	19	
40º Esqn. de la RAF	Tte. L Bennett Jr.	12	Muerto en acción el 24 de ago. de 1918
64º Esqn. de la RAF	Tte. C. A. Bissonette	6	
66º Esqn. de la RAF	Tte. H. K. Boyson	5	
29º Esqn. de la RAF	Tte. S.M. Brown	5	
210º Esqn. de la RAF	Tte. A Buchanan	7	
32º Esqn. de la RAF	Capt. A. A. Callender	8	Muerto en acción el 30 de oct. de 1918
45º Esqn. de la RAF	Tte. C. G. Catto	6	
11º Esqn. de la RAF	Tte. E. S. Coler	16	
73º Esqn. de la RAF	Tte. N. Cooper	6	
32º Esqn. de la RAF	Capt. J. O Donaldson	7	Hecho prisionero el 1 de sept. de 1918
79º Esqn. de la RAF	Capt F. W. Gillet	20	
60º Esqn. de la RAF	Tte. J. S. Griffiths	7	
32º Esqn. de la RAF	Capt. F. L. Hale	7	
29º Esqn. de la RAF	Tte. D'A F. Hilton	8	
208º Esqn. de la RAF	Tte. M. G. Howell	5	
20º Esqn. de la RAF	Tte. A. T. Iaccacci	17	Herido en combate en sept. de 1918
20º Esqn. de la RAF	Tte. P. T. Iaccacci	17	
213º Esqn. de la RAF	Tte. D. S. Ingalls	6	
1er Esqn. de la RAF	Tte. D. Knight	10	
1er Esqn. de la RAF	Capt. H. A. Kullberg	19	
24º Esqn. de la RAF	Capt. W. C. Lambert	18	
40º Esqn. de la RAF	Cte. R. G. Landis	12	
84º Esqn. de la RAF	Tte. J. F. Larsen	9	
209º Esqn. de la RAF	Capt. O. C. LeBoutillier	10	
Esqns. 23/11/43/25 del RFC/RAF	Capt. F. Libby	14	
79 Esqn. de la RAF	Capt F. I. Lord	12	
74º Esqn. de la RAF	Tte. F. E. Luff	5	
73º Esqn. de la RAF	Capt. E. J. Lussier	11	
1er Esqn. de la RAF	Tte. F. P. Magoun	5	Herido en combate el 10 de abril de 1918
23º Esqn. de la RAF	Capt. J. W. Pearson	11	
210º Esqn. de la RAF	Tte. C. F.Pineau	6	Hecho prisionero el 8 de oct. de 1918
32º Esqn. de la RAF	Tte. B. Rogers	6	
92º Esqn. de la RAF	Capt. O. J. Rose	16	
74º Esqn. de la RAF	Tte. H. G. Shoemaker	5	Muerto el 6 de oct. de 1918
139º Esqn. de la RAF	Tte. W. K. Simon	8	
79º Esqn. de la RAF	Tte. E. Taylor	5	Muerto en acción el 24 de ago. de 1918
210º Esqn. de la RAF	Tte. K. R. Unger	14	
23º Esqn. del RFC	Capt. C. W. Warman	12	Herido en combate el 20 de ago. de 1917
23º Esqn. de la RAF	Tte. H.A. White	6	

Ases americanos pilotos/observadores de aparatos biplaza

91º Esqn. Aéreo	Tte. W. T. Badham	5
91º Esqn. Aéreo	Capt. E. W. Cook	5
1er Esqn. Aéreo	Tte. A. E. Easterbrook	5
1er Esqn. Aéreo	Tte. W. P. Erwin	8
9º Esqn. Aéreo	Tte. J. A. Keating	5
91º Esqn. Aéreo	Cte. V. H. Strahm	5



Los aviadores norteamericanos que combatieron en la I Guerra Mundial pueden agruparse en tres categorías. Los voluntarios que se alistaron en el Servicio de Aviación francés, que fueron conocidos colectivamente como el Cuerpo de Aviación Lafayette, y también integraron la legendaria *Escadrille Lafayette*, formada exclusivamente por pilotos americanos. El segundo grupo de voluntarios volaron en las filas de la aviación británica, bien formando parte del Real Cuerpo de Aviación, o bien encuadrados en el Real Servicio Aéreo Naval. El tercer grupo estaba compuesto por aquellos que se unieron al Servicio Aéreo de los Estados Unidos después de que su país entrase en la guerra el 6 de abril de 1917. Al no disponer de aviones propios, los recién llegados tuvieron que adquirir Sopwith Camel de los británicos y Nieuport y SPAD de los franceses. Esta es la historia del as de los ases americanos: *Eddie* Rickenbacker y de sus compañeros pilotos, hombres como Raoul Lufbery, Frank Luke, Elliot White Springs y George Vaughan Jr., cuya pericia y coraje nos traen el recuerdo de aquellos heroicos días.



